[illegible] Année — N° 650.

(Étranger : 60 centimes.)

LA VIE AU GRAND AIR

Ruck

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Ossian au baron M. de Rothschild, gagnant du Prix du Conseil Municipal, à Longchamp (2.400 m. 100.000 francs).

(Voir la double page et la page 755)

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie, 90, AVENUE DES CHAMPS-ÉLYSÉES, PARIS

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

FLIRT

PARFUM
ULTRA
PERSISTANT

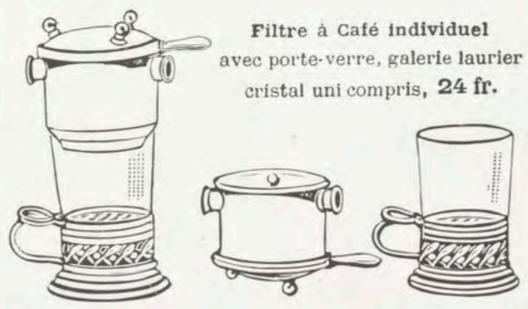
ED. PINAUD

18, Place Vendôme. PARIS

ORFÈVRERIE

"CHRISTOFLE"

MANUFACTURE :
56, Rue de Bondy, **PARIS.**



Filtre à Café individuel
avec porte-verre, galerie laurier
cristal uni compris, **24 fr.**

En Vente chez tous nos Représentants de France et de l'Étranger ; chez tous les Horlogers, Bijoutiers, Orfèvres, etc., etc.

Etude de Me Thoreau, avoué à Tours.
A VENDRE
sur licitations, le dimanche 23 octobre 1910, 2 heures du soir, en la mairie d'Artannes (I.-et-L.)

LE CHATEAU DE MÉRÉ

(*ancienne résidence de Paul-Louis-Courier*)
et ses dépendances comprenant grand parc, traversé par la rivière la Thilouze.
Le tout d'un seul tenant d'une contenance 13 hectares 80 ares, situé communes d'Artannes et de Pont-de-Ruan (I.-et-L.).
Sur la mise à prix de : 60.000 francs.
S'adresser pour les renseignements à Mes Thoreau et Mingaud, avoués à Tours, et à Me Noirault, notaire à Artannes, chargé de la vente.
Pour extrait : (signé) Me Thoreau.

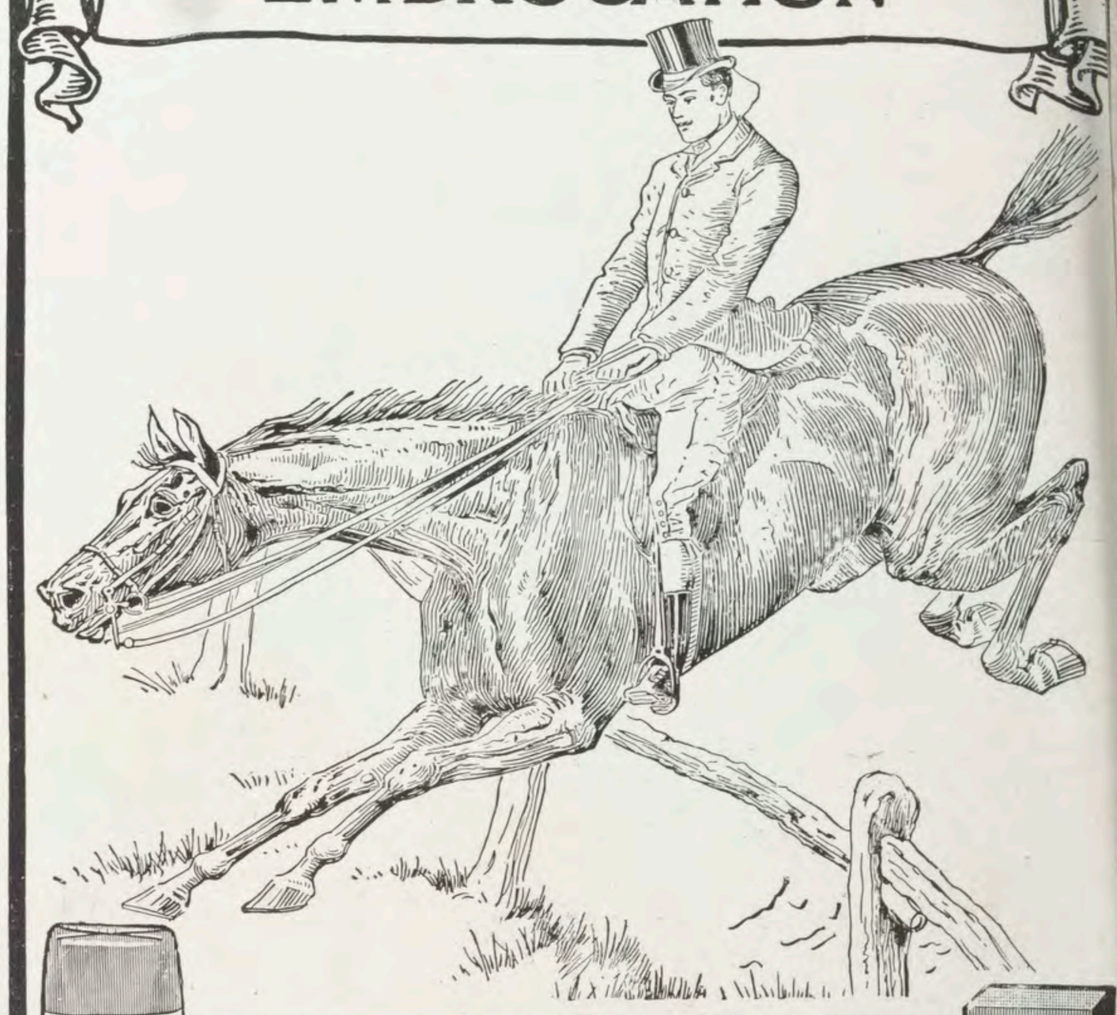
Mon r. St-Louis-en-l'Ile, 36. R. b., 5.730 fr. M. à p., 45.000 fr. Adj. ch. not., 25 oct. Rocagel, 182, rue Rivoli.

VILLE DE PARIS

A adj. sr 1 encn. Ch. des Not. Paris, 25 octobre 1910.
3 TERRAINS Rue de la Convention, nos 188, 221 et 246 prés. Surf. 227 m., 192 m. e 252 m. env. M. à p., 120 f. le m. S'ad. Mes Delorme et Mahot de La Quérantonnais, 14, r. des Pyramides, dép. ench.

M. F. Dépret, la Brise, Courseulles, demande à acheter un alto.
Indiquer prix et nom du facteur.

ELLIMAN'S
EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins, Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

VISITEZ LES FAMEUX

CERFS-VOLANTS

Aug. C. GOMES & Cie

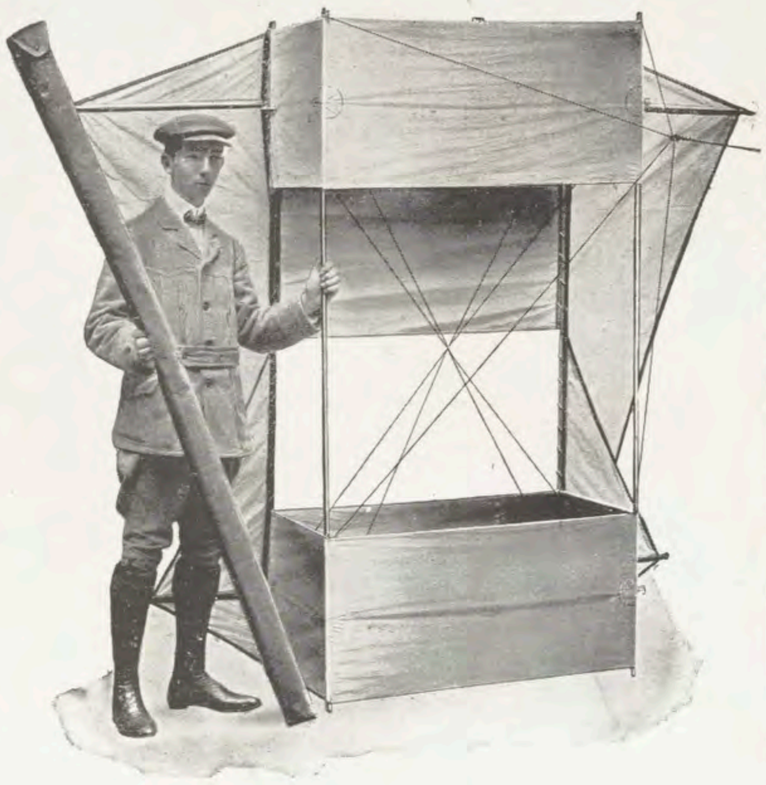
pour les sports, la publicité, la photographie, etc.

au
SALON
de
Locomotion
aérienne

Stand 81
Grand Palais

Aeronautic
& Automobile
Agency
63, Boul. Haussmann, Paris
TÉLÉPHONE :315,00.

Contre 0,20 nouvelle notice illustrée n° 8.



L'AERO-PHOTO.
Cerfs-volants pour les sports et la photographie aérienne.

GRAISSEZ
VOS MOTEURS AVEC L'HUILE

AUTOUÉLINE

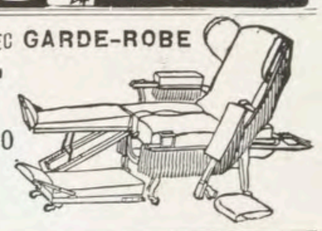
LUBRIFIANT SUPÉRIEUR
ET
ÉCONOMIQUE

AUTO ÉLINE

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER
PARIS

AUTOMOTEUR AVEC GARDE-ROBE
DUPONT
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Franco du Catalogue
AUCUNE SUCCURSALE



Pour le
TOURISME
comme pour la
VILLE,
VIVE
La 12 ch. 4 cyl

Gladiator

Chassis 6,500 fr
Catalogue franco

Bureaux et Usines: 29 Quai National, Puteaux. (Seine)

COGNAC J.& F. MARTELL

Produit naturel *des Vins récoltés et distillés dans la région de* **Cognac**
MAISON FONDÉE en **1715**

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY,** *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE** 1, Rue de **Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de 10f
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
en ayant soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie, October 15th 1910.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 2 fr. par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

15 Octobre 1910 — N° 630
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine.
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

GLENN CURTISS, VAINQUEUR DE LA PREMIÈRE COUPE GORDON-BENNETT (1)

De même que jadis pour l'automobile et, actuellement encore, le sphérique, la Coupe Gordon-Bennett est devenue l'épreuve internationale la plus émouvante de l'aviation. C'est celle où les principales nations vont se trouver aux prises et, sauf incidents impossibles à prévoir, il est presque certain qu'elle sera remportée par la France : Leblanc, Latham et sans doute Aubrun nous représenteront. Le vainqueur de la première Coupe, qui fut disputée à Reims, en 1909, fut Glenn H. Curtiss. Il couvrit les 5 kil. du parcours à une moyenne de 72 kil. à l'heure.

(1) Voir page 749.

LES ACCIDENTS D'AÉROPLANES

Les nombreux accidents qui ont attristé ces temps derniers le merveilleux sport de l'aviation incitent notre collaboteur à en rechercher les causes et le moyen d'y remédier.

Depuis quelque temps, des accidents ne cessent de se produire dont sont victimes les pilotes et les passagers des aéroplanes. Hier Chavez, aujourd'hui Morane, demain un autre encore peut-être. A quoi sont dûes toutes ces chutes ? Il faut bien le dire, on ne le sait qu'approximativement en général.

La plupart du temps, en effet, l'examen de l'appareil brisé ne révèle rien de décisif : tel organe a-t-il été, par sa rupture, la cause de l'accident, ou bien a-t-il été lui-même victime de la chute ? L'état des appareils, après la catastrophe, est tel qu'on ne peut presque jamais rien démêler dans ce fouillis de bois cassé, de toiles déchirées, de fils d'acier enchevêtrés.

Cependant, maintes fois, les spectateurs ont pu se rendre compte eux-mêmes de la cause de la chute. Par exemple, l'accident qui coûta la vie à Delagrange, celui où, plus récemment, Chavez trouva la mort ont leur cause assez bien établie. D'autres fois, plus nombreuses heureusement, l'aviateur, indemne ou à peu près, a pu s'apervoir lui-même de ce qui a causé le bris de son appareil.

Il nous a paru intéressant de voir aujourd'hui quelles sont les causes les plus fréquentes des accidents d'aéroplane.

On peut classer ces accidents, suivant le fait qui les a déterminés, en plusieurs catégories :

1° Accidents à l'atterrissage.
2° Accidents dûs à des causes extérieures à l'appareil et au pilote.
3° Accidents dûs à la maladresse du pilote.
4° Accidents dûs à la rupture ou au non fonctionnement d'un organe de l'appareil.

Accidents à l'atterrissage Le prototype est celui qui a coûté la vie au capitaine Ferber.

On se rappelle que cet officier roulait sur le sol avec son appareil quand celui-ci capota, les roues s'étant engagées dans une sorte de fossé qui traversait l'aérodrome de Boulogne.

Ce fut plutôt un accident d'automobile que d'aéroplane. On voit l'importance qu'il y a à ne rouler que sur un terrain parfaitement uni : le moindre trou un peu profond, surtout s'il est à la fois assez large transversalement pour que les deux roues porteuses s'y engagent à la fois, et assez étroit pour qu'elles s'y bloquent, devient terriblement dangereux. D'autant plus dangereux que les roues de l'appareil sont plus petites. Notre figure 1 montre bien comment un même trou peut être franchi aisément par une roue de grand diamètre, alors qu'il arrêtera complètement une roue plus petite.

Il s'en suit qu'on devrait munir les aéroplanes de grandes roues. Mais, toutes choses égales d'ailleurs, une grande roue est beaucoup plus fragile qu'une petite et pèse davantage. Or, le poids est prohibitif en matière d'aviation, ou au moins a été considéré comme tel jusqu'alors.

L'atterrissage, même sur un terrain favorable, est d'ailleurs toujours délicat pour les plus lourds que l'air comme pour les ballons. Si l'appareil arrive sur le sol avec une vitesse verticale trop grande, l'appareil amortisseur n'est plus suffisant et se brise.

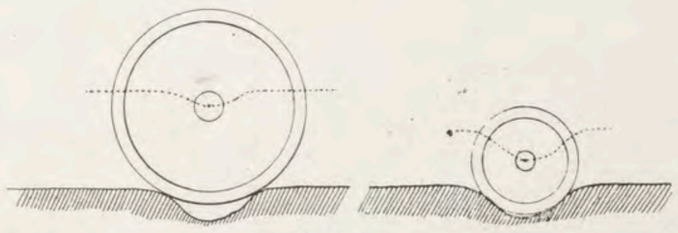


Fig. 1.

La ligne pointillée représente la trajectoire du centre de la roue.

Si l'air est en mouvement, le pilote doit encore atterrir *face au vent*, sous peine de voir culbuter son appareil par un vent oblique quand il touchera le sol.

Fig. 2.

L'aviateur qui a descendu le long de la ligne A B C, se relève brusquement en C avant d'atterrir. Cette manœuvre impose aux ailes des efforts anormaux et exagérés.

Accidents dûs à des causes extérieures à l'appareil et au pilote. Nous entendons par là les accidents dûs à une rencontre d'aéroplanes (un récent exemple est encore présent à tous les esprits) ou même à une trop grande proximité de deux appareils au vol.

On sait en effet par de trop nombreuses expériences (Mme De La Roche à Reims) combien il est dangereux pour un appareil volant de rester dans le sillage immédiat d'un autre avion. Le souffle que l'hélice crée derrière elle produit des remous considérables qui, sauf s'il est extrêmement habile, amènent infailliblement la chute de celui qui les traverse.

Une réglementation bien comprise rendra certainement ces accidents extrêmement rares. Le *Code de l'air* a déjà vu le jour. On ne peut que souhaiter de le voir rigoureusement appliqué par tous. Cette observance stricte sera sans doute, espérons-le du moins, plus aisée à obtenir des aviateurs que celle du Code de la route par les charretiers, cyclistes... et chauffeurs !

Accidents dûs à la maladresse du pilote, ou à son imprudence Les pilotes maladroits ont généralement peu d'accidents graves, pour l'excellente raison qu'ils ne volent guère. Ils *casseut du bois* en grande quantité, culbutent souvent, mais le tout se réduit d'ordinaire à une facture sérieuse du fabricant : il faut là plus que partout, payer son apprentissage.

Il n'en est pas de même, malheureusement, des pilotes imprudents. Nous avons à dessein réuni sous la même rubrique l'imprudence et la maladresse, car on ne peut guère séparer ces deux fautes.

L'imprudence est en effet fonction au plus haut point, de la qualité du pilote : c'est une chose presque uniquement subjective.

Telle manœuvre, familière à un Latham, pourra être taxée d'imprudence folle si elle est tentée par un débutant.

Il y a d'ailleurs plusieurs sortes d'imprudences : la plus coupable est celle qui met en jeu non pas seulement celui qui la commet, mais encore des tiers. Ceux qui la commettent sont comparables aux *chauffards*, ces dignes successeurs des *pédards* d'antan (et d'aujourd'hui) la plaie de nos routes.

Il est bien difficile, du reste, de définir où commence l'imprudence : c'est toujours une question d'espèce.

De même que tel chauffeur sera imprudent s'il marche à plus de six à l'heure dans une rue étroite et tortueuse, alors qu'il pourrait, sans cesser d'être prudent faire du quatre-vingts sur une route droite, large et déserte, de même de Lambert restait relativement prudent en planant au-dessus de Paris à six cents mètres de hauteur, alors que le fait de passer à quelques mètres au-dessus d'une foule peut être a bon droit taxé de folie.

Accidents dûs à la rupture ou au non fonctionnement d'un organe de l'appareil. Ils sont nombreux, hélas ! en ce temps de recherches, où l'aéroplane, quoi qu'on en dise, est encore bien loin d'être au point.

Pour les mieux étudier, classons-les encore suivant qu'ils sont dûs au moteur, à l'hélice, à la voilure, ou aux appareils de commande.

Moteur. — Les accidents dûs au moteur se font de plus en plus rares depuis que la pratique du vol plané est devenue familière à tous les pilotes.

La panne du moteur n'est à craindre que si l'on se trouve à faible hauteur au-dessus d'un terrain dangereux pour l'atterrissage. Sinon, elle n'a guère de conséquence plus fâcheuse qu'un arrêt intempestif.

Elle peut être grave, cependant, et tendra à le devenir d'autant plus que les cross-country aériens seront plus fréquents. Dans certaines régions, les terrains propices à l'atterrissage sont rares.

Il serait donc bien désirable de voir aboutir et se généraliser les essais que tentent en ce moment plusieurs inventeurs d'appareil à deux moteurs indépendants. Là est la vraie évolution, à laquelle on viendra forcément, ne fût-ce que pour l'aviation militaire.

Une cause d'accident plus grave réside dans un arrêt *absolu* du moteur, un grippement par exemple, comme celui dont a failli être victime Morane quand il a battu le record de la hauteur.

L'hélice immobilisée oppose en effet à l'avancement de l'appareil une résistance énorme, qui rend impossible le vol plané.

Il est curieux de noter, à ce propos, qu'un

Les frères Morane sont transportés à l'hôpital de Brévannes.

Malgré les vives inquiétudes provoquées par les nombreuses blessures des deux frères Morane, ceux-ci sont aujourd'hui hors de danger.

Ce qui restait de l'appareil des frères Morane.

M. Blériot accouru immédiatement sur les lieux de l'accident a pu reconnaître les causes de la catastrophe : un bidon d'essence ayant glissé est venu se placer sous la cloche de direction, l'immobilisant et empêchant tout fonctionnement du gauchissement et du gouvernail.

seul appareil, celui de de Pischoff, est muni d'un embrayage. Un débrayage de l'hélice serait en effet un remède absolument efficace contre cette éventualité fâcheuse. Sans compter la facilité que la présence de l'embrayage donnerait pour le départ.

Et que pèserait cet organe? Quinze kilos, vingt peut-être, et même sans doute beaucoup moins, s'il était étudié d'un peu près.

L'aéroplane en est actuellement au même point que la motocyclette. Souhaitons qu'il prenne le plus vite possible le rang qui lui convient; cela ne tardera certainement pas : il est vraiment pénible de constater que la moindre voiturette est plus perfectionnée.

Il y aurait beaucoup à dire sur le moteur des aéroplanes, et l'inconscience de quelques constructeurs. Que de fois, par exemple, ne lit-on pas que le pilote Z..., Y... ou X..., tentant de battre le record d'altitude, a dû s'arrêter parce que son carburateur était trop froid : ne savait-il pas en partant que la moindre voiture un peu soignée a son carburateur soigneusement réchauffé et qu'il fait plus froid au-dessus des nuages que sur la route?

Mais, laissons ce sujet, quitte a y revenir plus tard.

L'HÉLICE. — L'hélice est une bonne personne. N'en parlons que pour la féliciter de n'avoir jamais, à notre connaissance, causé d'accident sérieux d'aéroplane. Il est vrai que quand on a sur la conscience la perte du dirigeable *République*, il y a peu de mérite à s'être amendé...

LA VOILURE. — Nous n'en dirons pas autant de la voilure. Elle est loin, en effet, d'avoir la solidité désirable pour les efforts qu'elle est appelée à supporter.

L'accident de Chavez, dont nous avons dit un mot dans notre dernier article, ne l'a que trop prouvé.

A ce propos, il y a lieu de se demander s'il ne participe pas autant de l'imprudence du pilote que de l'insuffisance de l'appareil.

On sait, en effet, que, après une descente en vol plané (fig. 2), le pilote, avant d'atterrir, est obligé de relever en trajectoire, pour diminuer sa vitesse.

Au point bas de la courbe (C sur la figure), la voilure prend donc un puissant point d'appui sur l'air, pour permettre à la descente de se transformer en remontée.

Si le changement de direction est brusque, la poussée de l'air sur les ailes s'écarte tellement de la normale qu'une rupture est inévitable.

Il est facile de calculer approximativement cette poussée. Prenons comme exemple le cas de Wynmalen descendant de 2.800 mètres en 13 minutes, soit à une vitesse verticale moyenne de 3 m. 60 par seconde. Son appareil, que nous supposons peser 500 kilogrammes a donc dû, pour que la chute soit enrayée en un temps que nous évaluerons à peu près à un dixième de seconde, subir l'action d'une force verticale dirigée de bas en haut qui n'est pas inférieure à **2 tonnes.** Et notons que nous ne tenons pas compte ici de la diminution de vitesse horizontale, considérable cependant.

Il n'est pas étonnant que, dans ces conditions, les ailes cassent, ou que les haubans se brisent.

Il est évident que le constructeur, tout en faisant quelques réserves pour un usage en vue duquel l'appareil n'est pas construit, aurait dû prévoir la possibilité d'une telle éventualité, mais surtout beaucoup d'imprudence de la part du pilote, et aussi, n'est-ce pas, la fatalité!

La carcasse de l'aéroplane subit évidemment le contre-coup de ces efforts anormaux.

Elle en a d'autres à supporter qui sont la conséquence directe de la puissance du moteur employé. On ne peut mettre sur un appareil quelconque, un moteur quelconque. Delagrange a payé de sa vie son erreur à ce point de vue.

Enfin, un mot sur les accidents dûs au bris ou au non-fonctionnement d'un appareil de commande ou de transmission.

Ils sont nombreux et variés. Le premier des accidents mortels dûs à l'aviation, et le dernier accident (moins grave heureusement) qu'ait enregistré à ce jour la chronique, sont également tributaires de ce chapitre.

C'est à la rupture d'une chaîne de transmission qu'Orville Wright dût sa chute avec le lieutenant Sielfridge. C'est le blocage de la direction qui fit choir les frères Morane à Boissy-Saint-Léger.

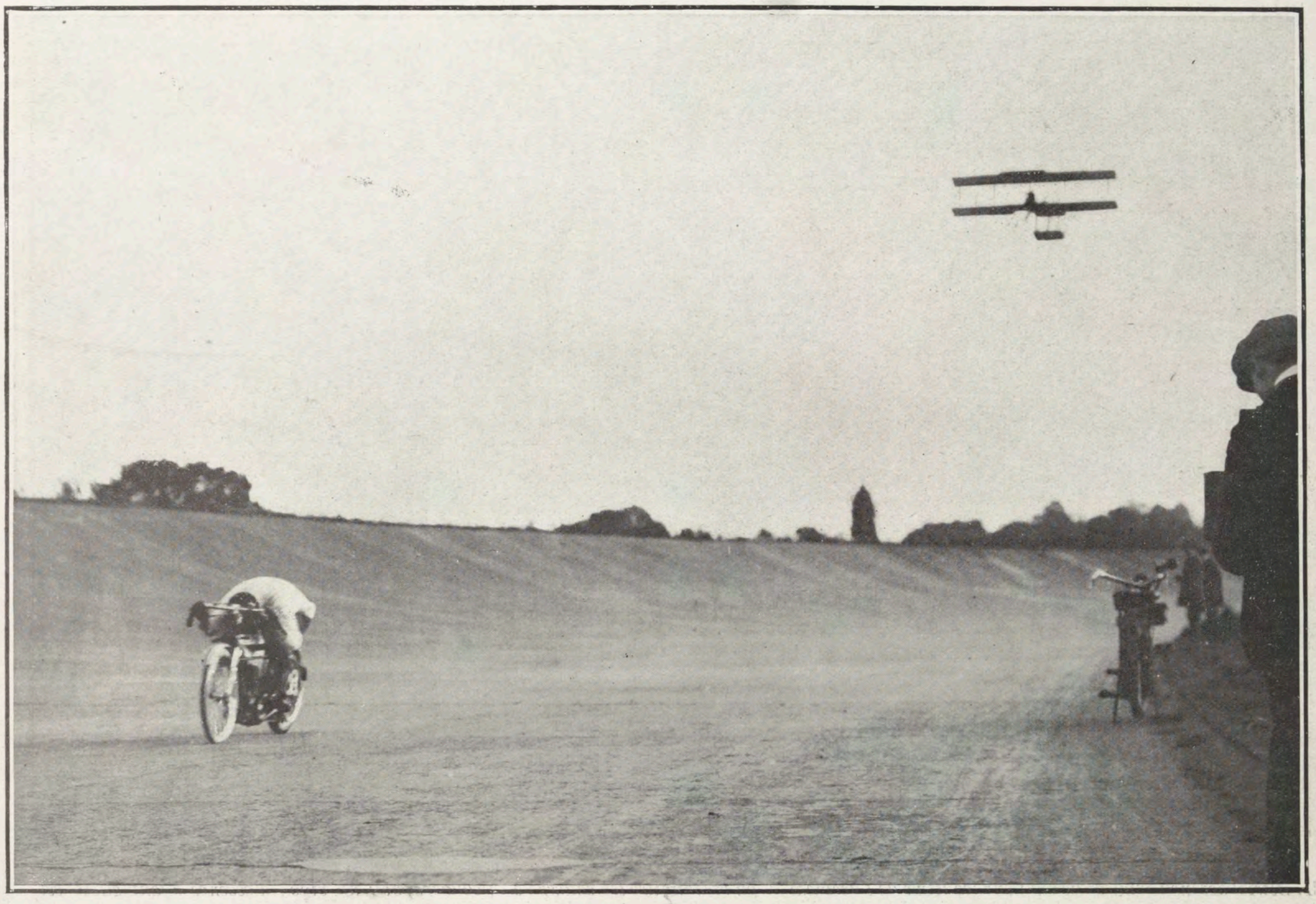
Un accident, analogue au premier, arrivé récemment à un Wright met en cause la propulsion par deux hélices indépendantes. Quant à celui de Morane, il comporte une large part d'imprudence, au moins si la version officielle du bidon d'essence coincé sous la cloche de direction est exacte : dans un aéroplane encore plus que dans une auto, tout ne doit-il pas être arrimé d'une façon immuable?

Nous n'en finirions pas si nous voulions relever toutes les causes possibles d'accident. On devrait d'ailleurs s'étonner de voir ceux-ci aussi peu fréquents, étant donné l'incohérence de la construction de nombre d'appareils. Ne voit-on pas parfois un fil d'acier de 8/10 faire suite à un fil de 12/10, et, plus fréquemment encore un câble ne se rompant que sous 1.500 kilogrammes de charge fixé à une attache qui se brise sous 500 kilogrammes?

Tout cela se tassera, sans doute. La fabrication sérieuse qu'on sait reconnaître dès maintenant, triomphera du camelotage de quelques uns, mais au prix de combien de vies humaines?

HENRI PETIT.

MOTOCYCLETTE CONTRE AÉROPLANE



Un match d'un nouveau genre

Le 24 septembre s'est disputé un match original à Brooklands entre l'aviateur Blondeau, pilotant un Farman, et un motocycliste, Mac Nab. Le poids et la résistance au vent de la motocyclette avaient été calculés de façon que, sur le papier, ces deux appareils devaient arriver ensemble. C'est le motocycliste qui a triomphé.

NOTRE NUMÉRO DU SALON

A l'occasion du Salon de la Locomotion aérienne, la *Vie au Grand Air* publiera la semaine prochaine un numéro exceptionnel au prix ordinaire.

Pour la seconde fois, le Grand Palais va abriter le Salon de la Locomotion aérienne. Les prouesses, les prodiges accomplis par les aviateurs, les progrès apportés chaque jour dans la nouvelle industrie indiquent tout l'intérêt que suscitera cette exposition. L'an dernier, ils étaient vingt-deux oiseaux aux ailes blanches, tous de structure différente, dans le rez-de-chaussée du Grand Palais, transformé en prodigieuse volière. L'aspect semblait alors féerique. Mais nous avons avancé depuis un an. Ce qui nous paraissait merveilleux est tombé dans le domaine du naturel. Les organisateurs l'ont bien compris et M. André Granet, secrétaire général du Salon, a apporté dans cette exposition son goût sûr et éclairé, sa compétence indiscutable.

Nous y verrons tous les types actuels d'aéroplanes, ainsi que tous les modèles qui vont prochainement sortir. Peut-être, dans cet ensemble d'appareils, trouverons-nous l'idéal qui révolutionnera le monde et forcera notre admiration à tous qui commençons à être quelque peu blasés par les merveilles accomplies chaque jour. Les organisateurs de cette exposition ont fait des prodiges pour être dignes du sport dont ils s'occupent. Aussi, devons-nous nous attendre à visiter au Grand Palais des stands où tout sera sensationnel, à en juger par l'effort que fournissent les dirigeants et les exposants.

Reproduction de la couverture en deux couleurs du numéro du Salon

De même que pour le premier Salon de la Locomotion aérienne et pour ceux de l'Automobile, la *Vie au Grand Air* n'a pas voulu laisser passer cette imposante manifestation sportive sans lui consacrer en grande partie son prochain numéro. Ce numéro spécial, auquel nous ajouterons autant de pages qu'il conviendra, sans que les autres évènements de la semaine puissent en souffrir, sera orné de la superbe couverture en deux couleurs dont nous publions la reproduction, et paraîtra le 22 octobre *sans augmentation de prix*.

Il renseignera exactement tous ceux qui n'auront pu faire le déplacement de Paris, sur les nombreuses attractions du Salon de l'Aéronautique et sera pour les autres un précieux souvenir de cette exposition qui fera date dans l'histoire de l'Aviation.

N'oublions pas également d'annoncer que c'est en décembre que paraîtra le Numéro-Album de la *Vie au Grand Air-Noël*. Celui de l'année dernière avait réussi à plaire au public, celui que nous préparons sera encore plus luxueux et plus captivant.

Pierre Lafitte et Cie.

Les Français à la Coupe Gordon-Bennett

LES REPRÉSENTANTS DE LA FRANCE

Du 17 au 29 octobre se disputera en Amérique l'un des plus beaux meetings d'aviation de l'année. C'est au cours de ces réunions que sera courue pour la seconde fois la Coupe Gordon-Bennett. Trois Français représenteront nos couleurs : Alfred Leblanc, qui prendra part également à la Coupe des sphériques, Latham et probablement Aubrun. Inutile de dire que nos compatriotes sont les favoris de cette grande épreuve internationale. De bas en haut : Latham sur Antoinette, Leblanc et Aubrun sur Blériot, en vol. De gauche à droite, Leblanc, Latham, Aubrun.

LE ROUND QUE JE N'OUBLIERAI PAS

Nous commençons aujourd'hui une enquête qui certainement intéressera nos lecteurs au plus haut point. Les plus grands champions du passé et du présent nous diront quel est le round qui, au cours de leur carrière, leur a laissé le souvenir le plus impérissable

Il est certain que les boxeurs, au cours de leur carrière, malgré les nombreux combats qu'ils ont disputés, l'abondance de rounds qu'ils ont entendu appeler, la multitude de « time » et de « seconds out » qui a retenti à leurs oreilles, il est certain, dis-je, qu'ils ont conservé dans leur mémoire le souvenir d'un match et même d'une reprise plus vivace qu'un autre. Lorsqu'ils songent au passé, c'est ce moment qui vient tout de suite à leur esprit, c'est cet instant qui synthétise pour eux tout leur record. Il était intéressant de connaître ce souvenir. C'est le résultat de l'enquête que nous avons faite, que nous commençons à publier aujourd'hui. Nous espérons que nos lecteurs goûteront un réel plaisir à lire les réponses des plus grands prize figthers, *et si cette suite d'articles a le don de les intéresser, comme nous le souhaitons, nous ferons de semblables recherches auprès des champions des autres sports. De cette façon, tous les sportsmen connaîtront ce que pensent les athlètes et ils s'apercevront que derrière le muscle, derrière la force se dissimule presque toujours un cerveau pensant.*

J. M.

Réponse de John. L. Sullivan. Au cours de ma longue carrière, une seule fois j'ai subi une défaite. Ce fut le jour où je rencontrai James J. Corbett, le 7 septembre 1892, à New-Orléans. Il est certain que j'aurais dû éviter cet échec et me rendre compte que, m'étant retiré du ring, depuis quelque temps, et n'ayant plus l'agilité de ma prime jeunesse, il m'était impossible de venir à bout d'un homme, alors dans la possession de tous ses moyens. J'avoue que je fus mal avisé de rentrer dans le ring, pour ce combat. Non seulement, j'avais passé l'âge où les champions de l'art du poing sont à l'apogée de leur carrière, mais depuis que j'avais pris ma retraite, je m'étais laissé aller sous le rapport de la condition. Et réellement, je puis le dire maintenant, j'avais abandonné tout entraînement et j'avais trop souvent rendu visite aux excès. Je possédais bien toujours la vieille force qui m'avait permis de prendre le premier rang parmi les boxeurs, mais je n'avais plus la souplesse et le cœur de jadis.

Corbett au contraire, était alors un virtuose du ring, combattant souvent, suivant un régime sévère, travaillant avec acharnement. Et cependant, je pus attendre vingt rounds avant d'arriver à la reprise dont j'ai gardé le plus violent et le plus mauvais souvenir de mon existence de pugiliste blasé et rompu à tout.

C'est dans le vingt-et-unième round, en effet, que je fus battu pour la première fois de ma vie. Je partais de mon gauche, mais je ne parvenais pas à toucher Corbett qui, ayant esquivé, se précipitait férocement sur moi et me lançait deux coups terribles à la face. Je reculais sous cette attaque et comme je me retirais, l'espace d'une seconde, j'abandonnais ma garde. Corbett profitait de cette faute avec à-propos et, tel l'éclair, me portait un direct à la mâchoire. Je m'affaissais à terre aussitôt. Je n'étais pas évanoui, mais j'étais tout simplement épuisé, incapable de reprendre la lutte. Et, de me voir ainsi étendu sur le sol, moi qui avais l'habitude de voir mes adversaires dans cette cruelle situation, je ressentis une douleur infinie. J'aurais peut-être préféré être réellement knock-out. Je n'aurais pas aussi nettement assisté à ma déchéance.

Hélas! Je n'étais plus l'homme que j'avais été, autrement j'aurais dû battre facilement un boxeur du calibre de Corbett, comme j'avais mis hors de combat, tant de pugilistes de valeur.

Mais la fatalité en avait décidé autrement. Je ne devais pas vivre la minute exquise de me retirer dans une apothéose. Je ne pouvais pas quitter le ring avec un record vierge de tout échec. C'était l'antique histoire, l'histoire du vieillard opposé à un jeune homme. Ma tête était argentée de cheveux blancs quand je combattis Corbett et je devais connaître à mes dépens meilleur homme que moi. J'avais eu tort, je le confesse, mais, après tout, ne commettons-nous pas des erreurs à tout âge?

Et c'était seulement une erreur de jugement de ma part, qui me fit rencontrer la défaite dans ce vingt-et-unième round, le plus vivace de ma carrière. Je n'avais qu'à ne pas commettre l'imprudence de remonter dans le ring et j'aurais toujours ignoré ce que c'est que d'être battu.

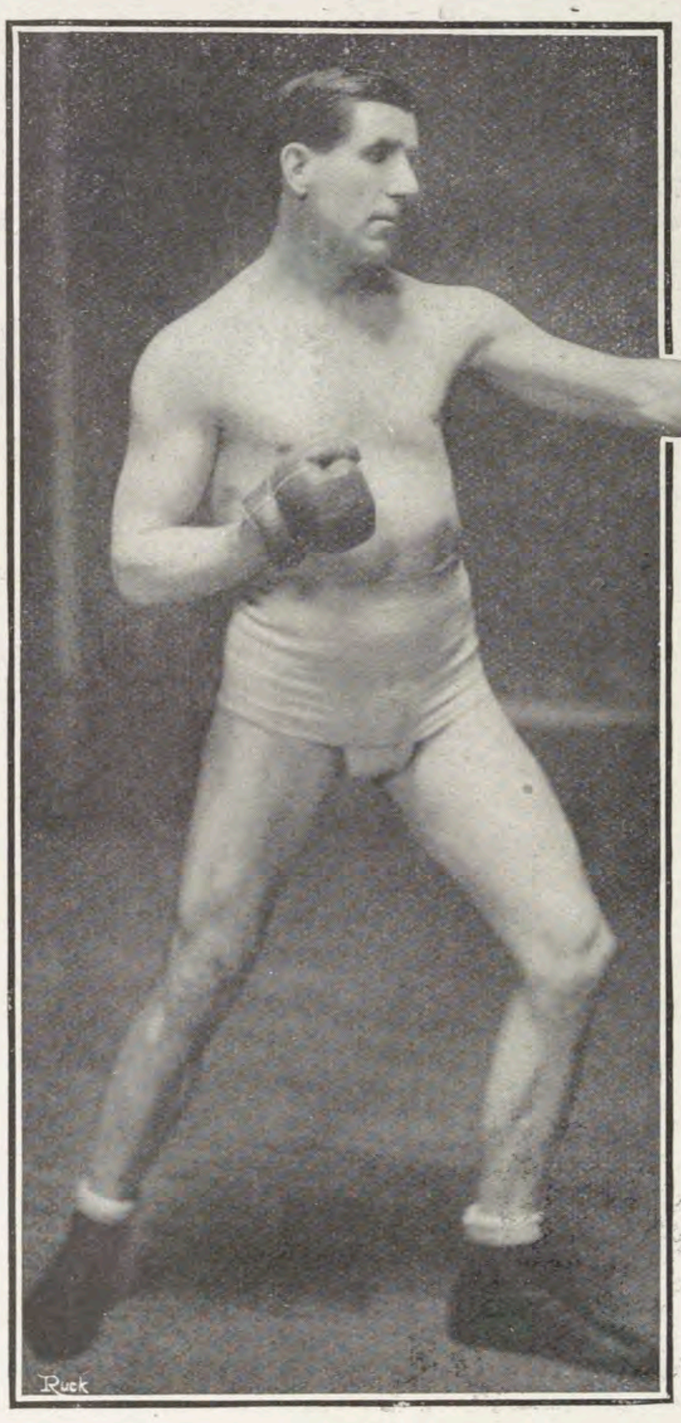
JOHN L. SULLIVAN.
ancien champion du monde des poids lourds.

Réponse de James J. Corbett. Tenir la victoire sans contestation possible entre ses mains et juste au moment où vous n'avez plus qu'à vous emparer des lauriers chèrement, mais indiscutablement gagnés, se les voir arracher en l'espace d'une seconde, telle est la sensation la plus douloureuse que j'aie ressentie au cours de ma carrière et que je garderai toujours au fond de mon cœur. C'est en effet, celle que j'éprouvai, lorsque je revins à moi après le vingt-troisième et dernier round de mon match avec James J. Jeffries, le 11 mai 1900, match au cours duquel j'étais envoyé au pays des songes par le chaudronnier. C'est à Coney-Island que cette petite tragédie intime se déroula.

Je vais essayer de vous faire comprendre les sentiments qui m'agitèrent à ce moment.

Pendant vingt-deux rounds, je fis un merverveilleux cavalier seul, semblant jongler avec mon adversaire, le champion du monde du moment qui n'avait jamais été battu. J'étais vainqueur aux points sur toute la ligne et rien, sauf le knock-out ne pouvait me dérober la victoire qui m'aurait permis de rentrer en possession du titre que Fitzsimmons m'avait pris.

Mais je devais être knock-out! J'étais aussi frais que lorsque nous étions montés dans le ring et, littéralement, je dansais autour de Jeffries, esquivant avec la plus grande aisance les coups furieux qu'il m'adressait. Ses terribles attaques, je les parais sans le moindre trouble. C'est alors que le gong retentit pour le vingt-troisième round.



James J. Corbett.
Champion du monde des poids lourds depuis 1892, par sa victoire sur John L. Sullivan, jusqu'à 1897, où Fitzsimmons le battait.

Je sentais qu'une fortune allait m'appartenir dans quelques minutes, car le contest était limité à vingt-cinq reprises. Comme j'avais eu l'avantage pendant tout le reste de la rencontre, j'aurais dû demeurer sur la défensive et la décision aurait été pour moi. Mais mon amour-propre me poussait à attaquer et à dédaigner les coups de marteau que distribuait Jeffries à tort et à travers sans jamais pouvoir me rencontrer.

Je recule à un moment, me préparant à rentrer sur une feinte. Jeffries me lance alors un puissant gauche à la joue. C'est le commencement de la fin. Par de furieuses attaques, mon adversaire m'accule dans les cordes, frappant à la mâchoire et suivant d'un terrible gauche à l'estomac. J'essaye de me remettre, mais je n'en ai pas le temps. Jeffries ressemblait à un tigre déchaîné, me poursuivant avec la vitesse d'un éclair. Il me touche aux reins terminant sa suite de coups par un cross capable de me décrocher la mâchoire.

Qu'advint-il alors? Je n'en sais rien. J'étais knock-out et je dormais d'un sommeil si profond que ce qui se passait autour de moi était lettre morte pour mon entendement. Mes seconds me dirent après que j'avais été compté dehors.

Hélas! Lorsque j'entendis ces mots, mon désespoir fut atroce! En l'espace de cinq secondes, je vécus le plus grand désappointement de mon existence!

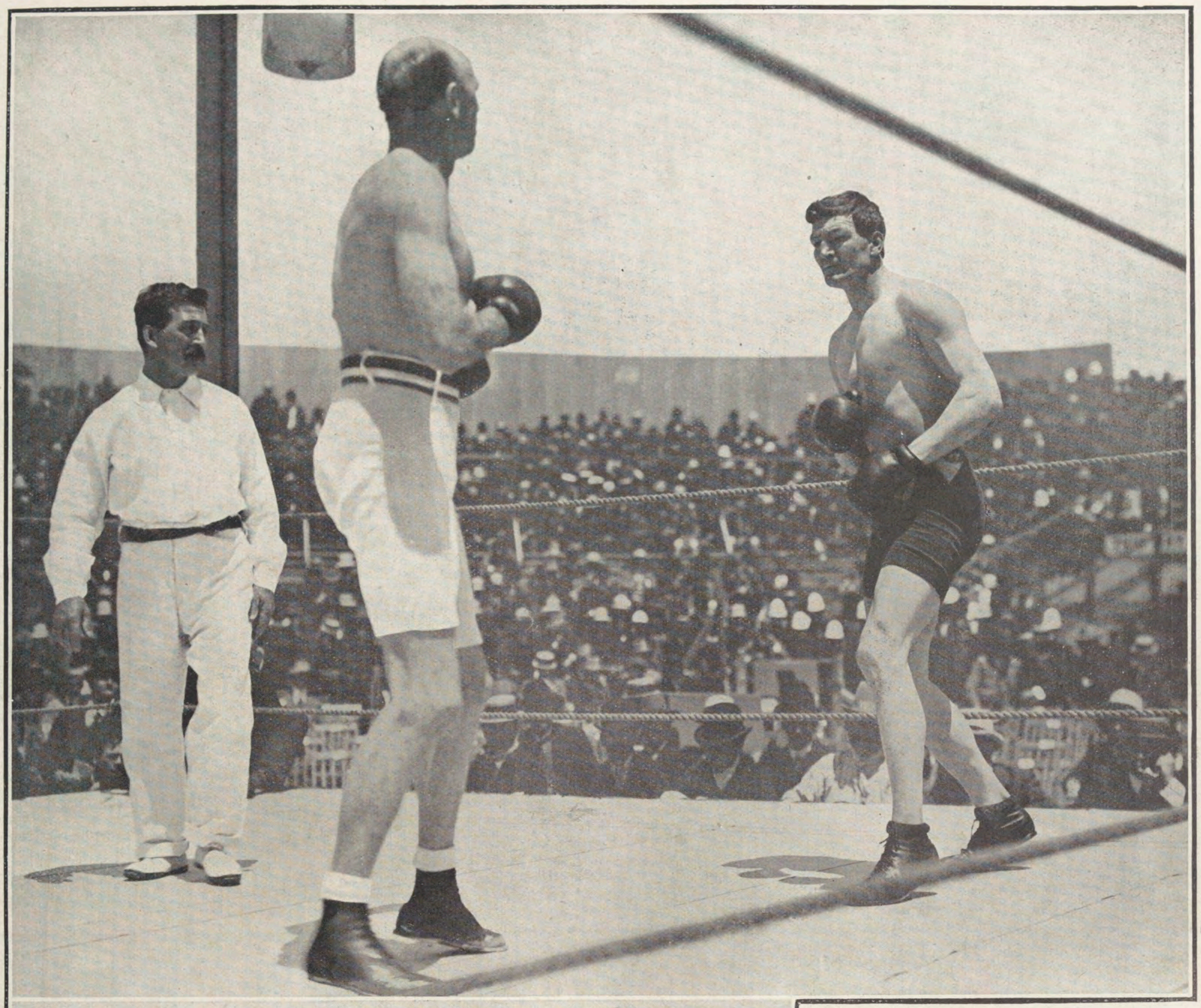
Ne devrais-je mourir qu'à l'âge de mille ans, jamais je ne pouvais souffrir autant que j'ai souffert en apprenant que le championnat du monde m'avait échappé. Et c'était au moment où j'étais sûr de le reprendre, autant qu'on peut être sûr de quelque chose, dans ce monde d'incertitudeset de désillusions.

JAMES J. CORBETT.
ancien champion du monde des poids lourds

Réponse de Robert Fitzsimmons. Je voudrais pouvoir dire que le moment le plus impérissable de ma carrière fut celui où je remportai le championnat du monde des poids lourds, sur James J. Corbett, alors que j'étais déjà champion du monde des poids moyens. Mais le respect et l'amour de la vérité, ajoutés à une certaine fierté de ma réputation, m'obligent à dire que cette reprise fatale est la onzième de mon premier match avec James Jeffries, celle où je fus dépossédé de mon titre au Coney-Island Athletic Club, le soir du 9 juin 1899.

Lorsque j'entrai dans le ring, j'étais plein de confiance dans mon habileté à défendre le glorieux trophée. Toutefois, au point de vue du poids, j'étais sévèrement handicapé. Je pesais à peine 12 stones. Et quoique les poids ne fussent pas annoncés officiellement, je pense être correct en assurant que Jeffries dépassait 15 stones 10 livres. D'ailleurs, dès que les spectateurs nous virent face à face, ils ne purent s'empêcher de constater que j'avais l'air d'une miniature à côté de mon colossal adversaire. Malgré tout, j'avais l'intention bien arrêtée de sortir vainqueur de ce dur tournoi.

Je vous ferai grâce du récit des premiers



Fitzsimmons contre Lang.

Fitzsimmons disputa son dernier match contre Bill Lang. Il avait 48 ans. Il fut champion du monde de 1897 à 1899.

John L. Sullivan au match Johnson-Jeffries.

Le speaker Bill Jordan présente le vieux champion John L. Sullivan qui combattit autant à poings nus qu'avec des gants. La seule défaite de sa carrière lui fut infligée par James J. Corbett.

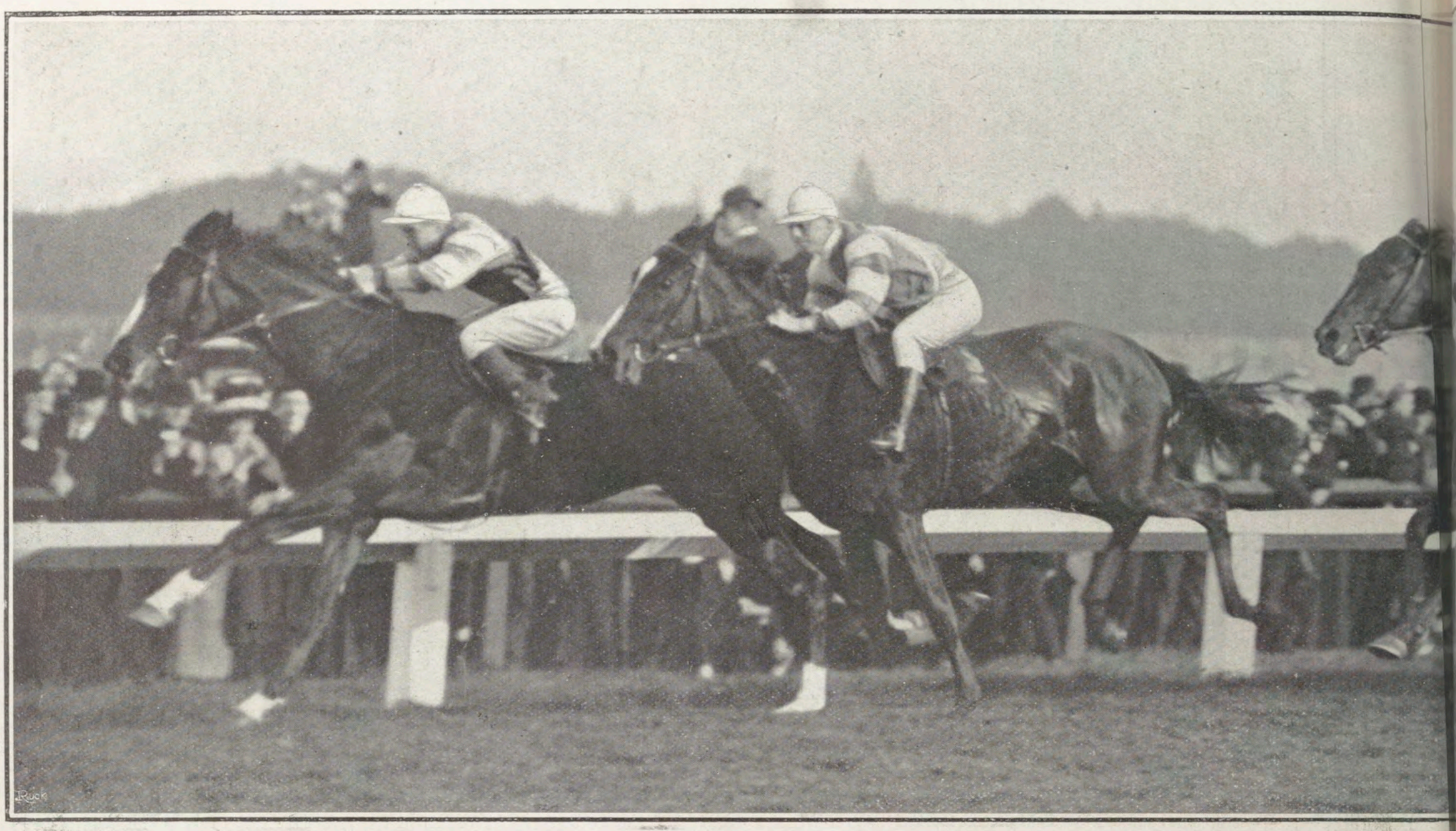
rounds. Je pense qu'ils ne vous intéressaient guère et que vous attendez que je vous parle seulement de la reprise fatidique où le glas de la défaite devait lugubrement sonner pour moi. Et pourtant, mon orgueil m'encouragerait plutôt à vous parler des dix rounds du début, où je fournis un travail magnifique au cours duquel je parvins à meurtrir terriblement Jeffries, à lui fermer un œil et à lui briser le nez. Mais c'est la onzième reprise seule qui nous concerne pour le moment.

A la vérité, c'est bien là l'image de la vie. Telle est la marche des jours. Aucun homme ne peut retenir le titre de champion pour toujours. L'instant de la défaite qui meurtrit était arrivé. Je devais bien me soumettre à la loi rigoureuse.

Lorsque je quittai mon coin pour le round qui devait être le dernier, je me sentais encore assez fort pour vaincre, en dépit d'un mal inexplicable qui me rendait hagard. Je me lance sur Jeffries et lui distribue plusieurs coups qui n'étaient pas pour le mettre en bonne forme. Mais, Jeffries, tout le monde le sait, lorsqu'il était dans sa prime jeunesse, avait une faculté extraordinaire pour encaisser les plus terribles punitions sans avoir l'air d'y prêter la moindre attention.

(*A suivre.*)

OSSIAN REMPORTE LE PR



Sablonnet Ronde de Nuit

Le Prix du Conseil Municipal (2.400 mètres, 100

Pour la première fois depuis plusieurs années, le Prix du Conseil Municipal a bénéficié d'une température absolument estivale. Aussi, le splendide hippodrome de Longchamp était-il assiégé par la foule des sportsmen qui venaient assister à la plus importante épreuve d'automne. Au point de vue sportif, le succès fu

Après le petit bois.

Après un premier faux départ, Sablonnet prenait le commandement devant Ossian, Gros Papa et La Française. Après le petit bois, Ronde de Nuit et Valentin venaient avec les premiers. Dans la descente, Sablonnet, Valentin et Ronde de Nuit précédaient Gros Papa, Ossian, La Française.

DU CONSEIL MUNICIPAL

Ossian Valentin Moulins la Marche Reinhart Gros Papa La Française Aloès III

. Longchamp, 9 octobre. — Dans la ligne droite.

complet. Les favoris n'ont, en général, pas fait mauvaise contenance, le terrain en excellent état ayant été pour beaucoup dans les résultats. Le Prix du Conseil Municipal, grâce à la présence de plusieurs de nos champions qui s'étaient rencontrés cette saison avec des fortunes diverses a obtenu tout l'éclat qu'on espérait.

Dans le tournant.

Au tournant, Ronde de Nuit se détachait, semblant devoir l'emporter aisément. Au pavillon, Ossian, suivi de Gros Papa, Reinhart et La Française atteignait la pouliche. Ossian se dégageait le premier et prenait à la fin un avantage très net sur Ronde de Nuit, Gros Papa, Reinhart, La Française, Quine.

LA SAISON DE FOOTBALL ASSOCIATION

Notre collaborateur, André Glarner, étudie ce que sera la saison de football association qui vient de s'ouvrir. Il montre peu d'espoir dans le succès de la nouvelle Ligue.

Le match Ligue contre Comté de Surrey.

Dimanche dernier, sur le terrain du Red Star à Saint-Ouen, s'est disputé le premier match international de la Ligue de Football Association, nouvellement créée. Elle était opposée au Comté de Surrey, l'une des bonnes équipes d'Angleterre, qui triompha par 3 buts à 1.

La saison de football association s'ouvre cette année sous un horizon des plus orageux, la formation de la Ligue de Football Association ayant comme on le sait jeté un certain trouble dans les esprits. On se demande un peu partout ce que l'avenir nous réserve, aussi bien au point de vue de nos relations internationales que des rapports de nos clubs entre eux.

Pour ma part, je ne peux croire qu'une poignée de mécontents réussisse dans sa lutte contre l'U. S. F. S. A., et je crains fort que les adhérents de la nouvelle ligue ne regrettent avant peu d'avoir quitté la seule fédération qui puisse leur fournir assez de bonnes équipes pour leur procurer des matches locaux intéressants.

Quoi qu'il arrive, les matches de championnat de Paris, promettent d'être encore plus disputés cette année qu'ils ne le furent les années précédentes. Et si l'on regrette de ne plus voir en première série les couleurs du Standard qui fit tant en France pour l'extension du beau sport qu'est le football association, par contre la venue de la Société Générale nous promet des luttes palpitantes.

Si la saison ne fait que commencer, par contre, les dirigeants de nos grandes équipes ont travaillé pendant toute la morte-saison à renforcer leurs teams et l'on verra cette année sur nos terrains pas mal de joueurs portant des couleurs auxquelles ils n'étaient pas habitués.

Par suite du départ de l'U. S. F. S. A., du C. A. P. et du Red Star, huit clubs restent en première série. Ce sont : le Stade Français, le Racing Club de France, l'Association Sportive Française, le Gallia Club, le Club Athlétique du XIVe Arrondissement, le Club Français, l'Union Sportive de Clichy et le Club Athlétique de la Société Générale. Qu'il me soit permis de présenter à nos lecteurs ces différentes équipes desquelles devra sortir le champion de Paris, chargé de représenter la capitale dans les éliminatoires du championnat de France.

Quelle sera cette équipe ?

Le Stade Français. Le Stade Français renouvellera-t-il son succès de l'an dernier ? La force de son onze résidait alors dans la ligne de demis, Nicolaï, Person et Facinelli. Ses lignes arrières très homogènes, jouant peut-être un peu dur, formaient avec Gindrat, Roussel et Emery une défense très bonne; la ligne d'avants quoiqu'un peu lente, mais scientifique et bien conduite par son incomparable capitaine Royet, fournissait un beau jeu et l'équipe en général était au point et surtout bien entraînée.

De malencontreux départs jetteront peut-être le trouble dans cette équipe-champion; Nicolaï et Gindrat sont passés au Red Star, Royet annonce qu'il a définitivement quitté le sport du ballon rond, Emery est en Angleterre et Jordan se trouve remplacé par son frère revenu d'Outre-Manche.

Espérons que Royet, qui est certainement un des meilleurs joueurs que nous ayons jamais eu en France, reviendra sur sa décision, et aidera notre vieux club à conserver la place qu'il obtint si brillamment la première année de sa venue en première série.

Le Racing Club. Le club doyen, le R. C. F. ne chôme pas en ce début de saison. Deux rencontres internationales et un match contre les champions de France à Tourcoing, voilà un début qui promet. L'équipe que Choine nous a présentée, quoique pas encore bien au point et peu entraînée, fera sans doute parler d'elle cette année. Le « goalkeeper » de Gastyne est trop connu pour que nous nous arrêtions à lui. Les arrières Nisbet et Schalbar (ce dernier fut longtemps le pilier de l'équipe clichoise), sont évidemment d'excellents joueurs. Les demis Mahir, Nicol et Holmès ne valent pas à mon avis ceux de l'an dernier, Langlet, Davion, Gaudin. Quant à la ligne d'avants, toujours bien conduite par Matthey, j'estime que ce sera la force de l'équipe, car outre les Puget, Sutz, etc., elle comprend Grünig et Triboulet qui étaient considérés comme deux des meilleurs avants français alors qu'ils jouaient respectivement au Red Star et à Levallois,

L'Association Sportive Française. J'arrive maintenant à l'Association Sportive Française, l'éternelle seconde du championnat de Paris. Les Rouges et Bleus ont cette année une chance de tout premier ordre de décrocher le titre qui leur échappa de si peu si souvent, car je crois toutes les lignes bien homogènes et capables d'une grande vitesse. Dans les buts, de Bardyère n'a qu'à jouer comme il le fit l'an dernier et il contentera tout le monde, excepté ses adversaires. La ligne d'arrière composée d'Oscar Desaulty et Maré me paraît difficile à franchir quoique l'on regrettera certainement l'abandon de Massip qui joue en première à l'A. S. F. depuis 1901. La force de l'équipe résiderait dans la ligne de demis, Grandjean, Remy et Tanner. Grandjean n'est pas un inconnu et joua dans l'équipe de Paris en 1909. Remy qui a appris le jeu au Havre A. C. doit certainement gagner ses galons d'international cette année. Quand à Tanner, les Bleus et Rouges comptent tirer beaucoup de sa présence dans l'équipe.

Les avants seront à n'en pas douter Eucher, Chandezon, Gros, Pestre et Camard. Ligne excessivement vite et dans laquelle les personnalités d'Eucher, Chandezon et Camard, trois internationaux, sont trop connues des sportsmen pour que je fasse leur éloge.

Le Club Français. Les nouveaux et actifs dirigeants du Club Français, ayant à leur tête les excellents sportsmen Huteau et Paul Bor, nous annoncent cette année une excellente équipe. Je crois être l'interprète de tous les véritables sportsmen en souhaitant à notre vieux club, qui fut si souvent le porte-drapeau du football français, de faire une meilleure saison que l'année dernière. D'ailleurs avec Canelle, Bos et Cyprès pour encourager les jeunes, j'espère voir le C. F. disputer cette fois la poule des premiers.

L'U. S. de Clichy. L'U. S. de Clichy posséde comme tous les ans un onze très courageux et difficile à battre.

Formée de jeunes éléments, l'équipe des Clichois fait toutes les saisons parler d'elle mais je crains pour eux que l'absence de Schalbar ne démoralise tant soit peu la vaillante équipe.

Le Gallia. Au Gallia, l'équipe n'est guère modifiée. Jouve rejouera régulièrement. Malheureusement par contre, Fontaine retourne en Allemagne.

Witheway, toujours à son poste, conduira-t-il son équipe à la victoire ? Bayrou m'a affirmé que oui. J'ajouterai : surtout si les « coqs » se rappellent qu'on ne gagne pas des matches en jouant trop personnellement.

Les autres teams. Il est deux équipes sur lesquelles les renseignements manquent. ce sont celles du C. A. S. G. et du C. A. 14. Nul doute que les banquiers mettront en ligne une équipe de tout premier ordre et formée d'éléments nouveaux, transfuges de telle ou telle société, attirés par son magnifique terrain et son Club House.

Quant au team des Blancs et Violets il sera comme tous les ans, dangereux par sa vitesse et par sa fougue.

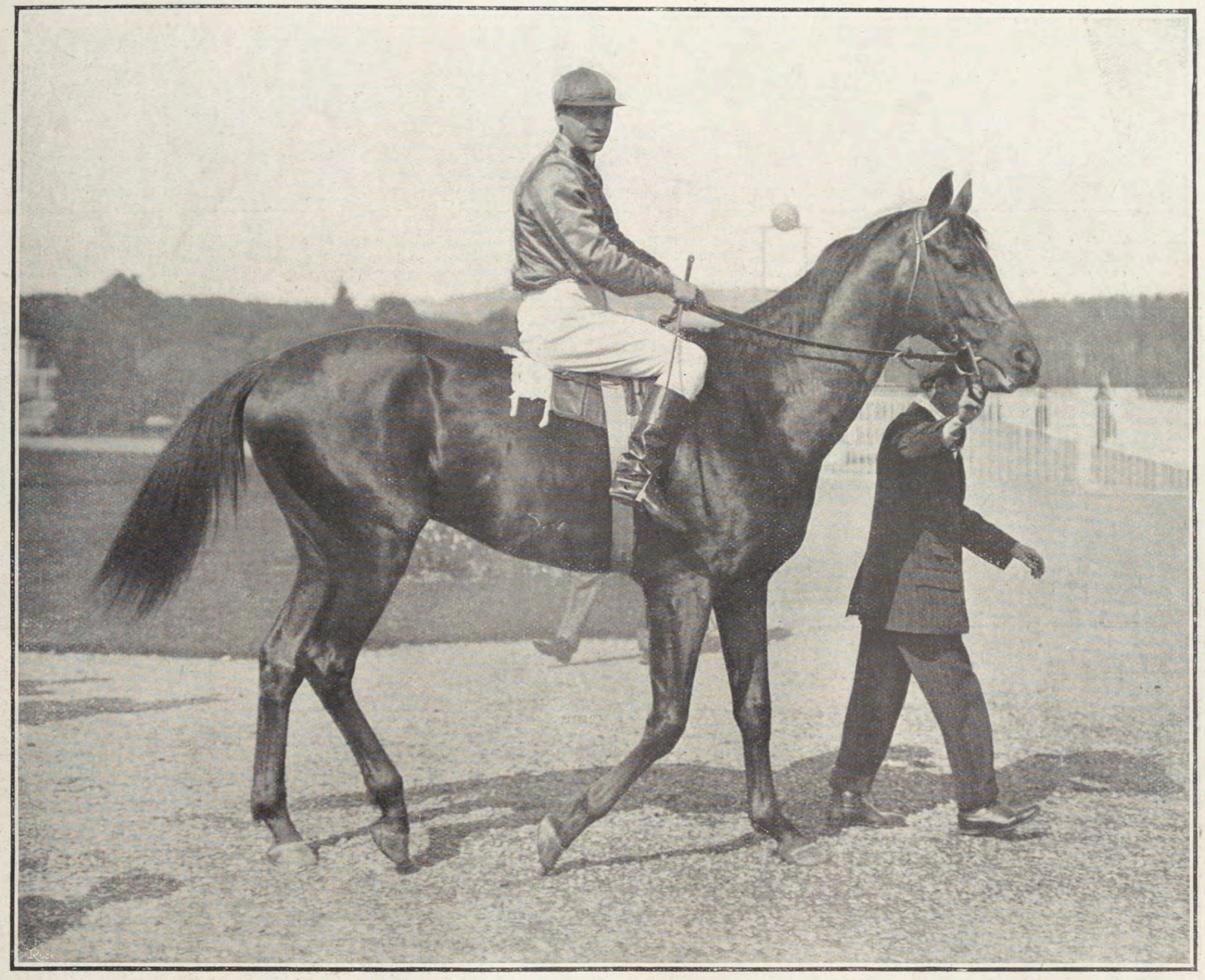
Après un tel exposé il est bien difficile de risquer un pronostic ; aussi je me bornerai à dire que je vois la poule finale se disputer entre l'A. S. F., le R. C. F. et le Club Français ou le C. A. S. G.

Enfin, je souhaite que l'équipe gagnante soit plus chanceuse que le Stade l'an dernier et parvienne jusqu'à la finale, pour pouvoir disputer aux Nordistes ou... aux Marseillais le titre de champion de France qui a quitté la capitale depuis trop longtemps.

ANDRÉ GLARNER.

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL

Le Grand Prix d'Automne, après une belle course, est revenu à Ossian qui fut vraisemblablement le meilleur du lot.



Ossian, gagnant du Prix du Conseil Municipal.

Ossian, par le Sagittaire et Gretna Green, au baron M. de Rothschild, a remporté le 18e Prix du Conseil Municipal. Il était monté par Barat qui l'a mené à la victoire avec une grande énergie. Il est entraîné par d'Ockhuysen.

Fait exceptionnel qui, jusqu'ici ne s'était encore produit qu'une fois, aucun des concurrents du Prix du Conseil Municipal ne portait cette année de grosse surcharge. On déplorait l'absence de quelques sujets de première place, Sea Sick, Oversight, Marsa. Tout compte fait, on peut douter qu'aucun d'eux dans les conditions de poids défavorables qui leur étaient faites, ait réussi à triompher d'Ossian. Sea Sick n'était plus sur les distances moyennes ce qu'il était autrefois ; il avait fini derrière Ossian dans le Prix du Président et n'avait guère existé dans le Grand Prix de Deauville. Oversight en juillet, à Maisons, n'avait pas battu Ossian des douze livres qu'il aurait eu cette fois à lui rendre et Marsa, qui n'avait laissé le poulain du baron de Rothschild qu'à trois quarts de longueur derrière elle, au poids d'âge, n'aurait pu, selon toute vraisemblance, le lui rendre intégralement dimanche.

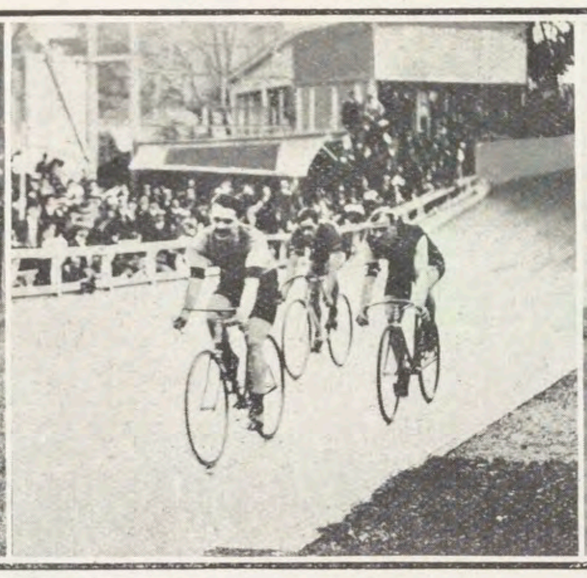
Ossian, d'autre part, si l'on avait tablé simplement sur ses performances de cet été, avait incontestablement barre sur Gros Papa. Il l'avait rencontré deux fois, et dans ces deux occasions le résultat avait été très excellent en sa faveur. A vingt-deux livres, c'est-à-dire un peu plus que le poids pour âge, le fils de Lauzun l'avait battu d'une bien courte tête. Dans le Prix du Président de la République, a l'écart de poids normal, il avait fini assez loin derrière lui. Pourquoi, dans ces conditions, donnait-on la préférence à Gros Papa ? Il y avait à cela des raisons qui n'étaient pas bonnes évidemment, puisqu'Ossian a gagné, mais qui étaient tout au moins plausibles.

Ossian, acheté 150.000 francs à deux ans par le baron Maurice de Rothschild à la vente du comte P. de Pourtalès, avait donné au début de sa troisième année les plus belles espérances. Son brillant succès du Prix de Longchamp en avait fait un des candidats en vue du Derby. Malheureusement, son genou défectueux supporta mal l'effort qui lui fut imposé dans la descente. Il ne fit que décliner et sa carrière de trois ans fut dès le mois de juin terminée. Un repos prolongé et des soins habiles nous le rendirent au printemps dernier en pleine possession de ses moyens. Ronde de Nuit ne le battit que d'une encolure au Tremblay, à une livre, après une lutte émouvante, mais ce n'était pas encore là son dernier mot. Les brillants succès qu'il remporta le mois suivant à Maisons sur Lieutel et sur Sea Sick furent une sorte de révélation. Il donna encore sa mesure au cours de l'été, toujours à Maisons, contre Jacobi et enfin contre Oversight et Marsa dans le Prix du Président. Mais entre temps il avait subi à Longchamp deux échecs complets, dans le Biennal où Sea Sick avait pris une éclatante revanche, et dans le Prix du Cadran gagné par Aveu. On en avait conclu qu'Ossian s'accommodait mal de la piste de Longchamp et n'était vraiment lui-même qu'à Maisons. Dimanche tout particulièrement, la descente apparaissait comme un écueil d'autant plus dangereux pour lui que la sensibilité du genou dont il avait déjà souffert avait reparu depuis son retour de Bade. Son entraîneur J. d'Ockhuysen a joué une partie difficile, et il l'a gagnée : tout est pour le mieux.

Gros Papa a fini derrière Ossian comme précédemment. Reinhart a trouvé la distance trop courte. Ronde de Nuit qui, au début de l'année l'avait battu d'une tête en lui rendant une livre, succombe d'une demi-longueur en en rendant trois, ce qui est d'une remarquable concordance.

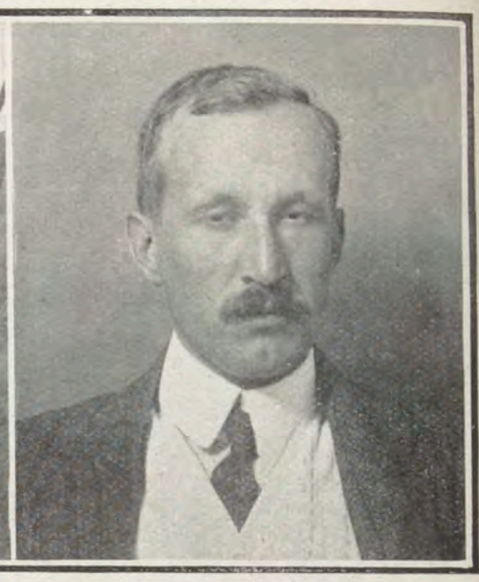
En somme, ce Prix du Conseil Municipal de 1910, qu'on jugeait un peu maigre, a donné mieux qu'il ne promettait. Stuart.

Aux courses de Châteaubriand, on relève M. de La Rochejacquelein tombé avec Candilero.



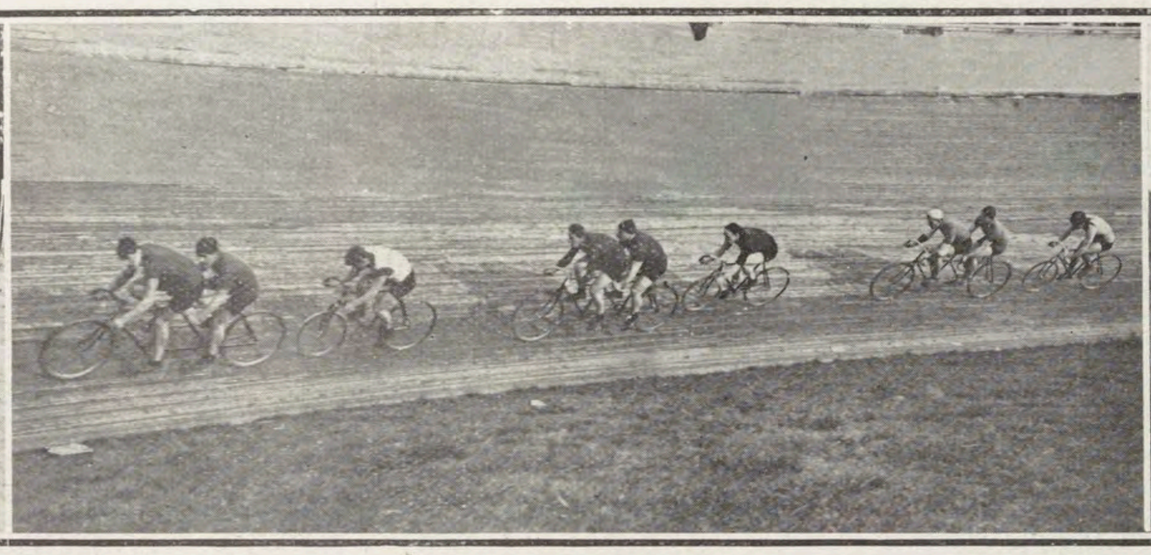
L'arrivée du Grand Prix de l'U. V. F. gagné, à Buffalo, par Friol devant Ellegaard et Dupuy.

Le marquis de Monteagudo gagnant de la Coupe d'Igneldo à Saint-Sébastien. Matits était second.



L'aviateur Maurisson qui, tentant d'aller de Paris à Londres en aéroplane, s'est arrêté à Vincennes.

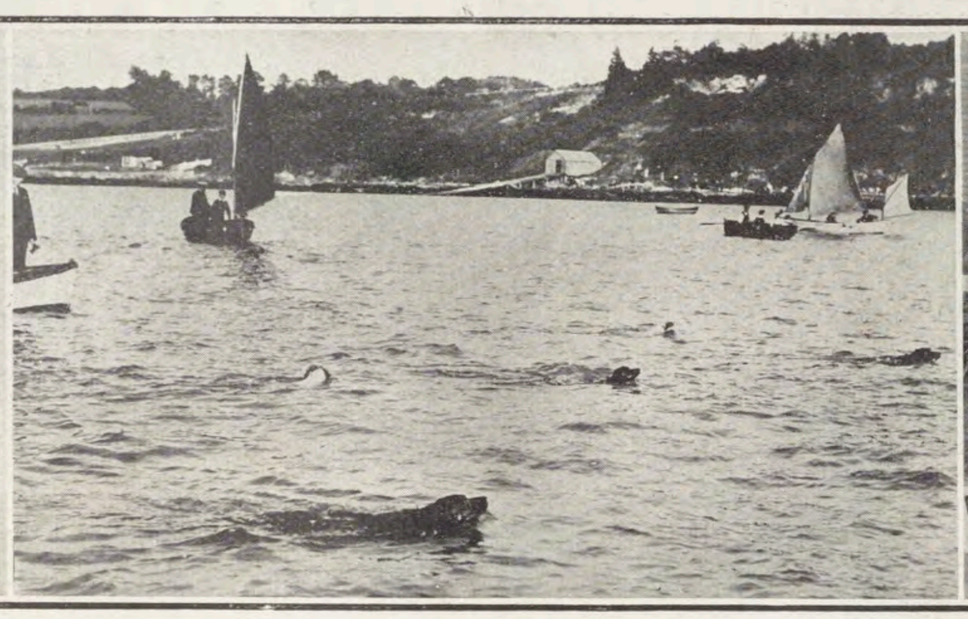
Rault de Rouen, l'un des meilleurs sprinters de province.



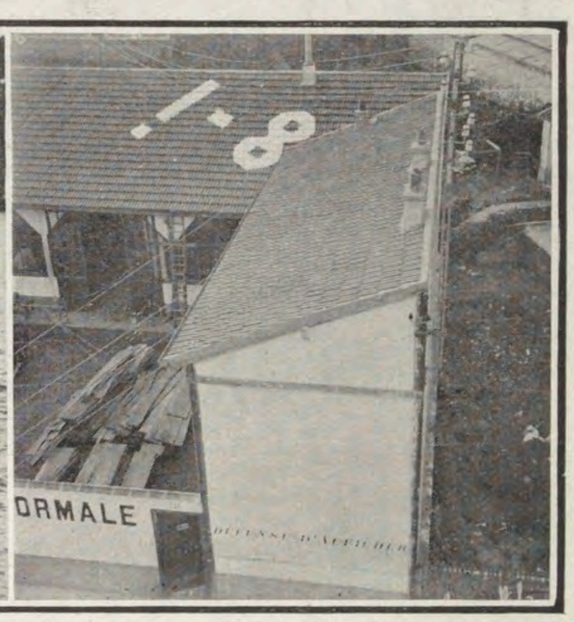
La course de 50 kilomètres derrière tandems gagné à Buffalo par Lapize, en 1 h. 20 s. 2/5, devant Seigneur, déclassé, et Brocco, tombé.

Le terrain d'atterrissage du Prix Michelin au sommet du Puy de Dôme.

Saint-Hubert II, au lieutenant Capèce Zurlo, sautant 1 m. 90 à Saint-Sébastien.



Une course de natation pour chiens qui vient de se disputer avec un très vif succès à Southsea, en Angleterre.



Le premier essai de signalisation pour aéroplanes, fait à Puteaux.

Résultats sportifs du 4 au 9 Octobre.

AÉRONAUTIQUE

MARDI 4 OCTOBRE. — Les frères Morane tentent la Coupe Michelin, mais sont victimes d'un accident à Brevannes.

ATHLÉTISME

MERCREDI 5 OCTOBRE. — Boxe. — Elysée-Montmartre. L'américain Harry Brewer bat l'Anglais Charlie Webster par knock-out au 3e round.

MERCREDI 5 OCTOBRE. — Natation. — Manchester. — Beaurepaire nage les 100 yards en 59 s. 1/5, battant d'un yard Radmilovic, second, en 59 s. 4/5.

SAMEDI 8 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland. — Poule de poids plume. — Thomas bat Bernard.

Jim Johnson (93 kilos) bat aux points le Français Marhuin (83 kilos) en 10 rounds.

DIMANCHE 9 OCTOBRE. — Football Association. — Le Comté de Surrey bat par 3 buts à 0, la Ligue de Football Association.

CYCLISME

DIMANCHE 9 OCTOBRE. — Vélodrome Buffalo. — Grand Prix de l'U. V. F. : 1. Friol; 2. Ellegaard; 3. Dupuy.

HIPPISME

MARDI 4 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Steeple-chase de 3 ans* (3.000 mètres, 20.000 francs) : 1. Kintyre, à M. Hennessy (Hawkins); 2. Vaisseau Fantôme; 3 Milo. — P. M. : gag., 42 francs; pl., 29 fr. 50, 22 fr. 50, 38 francs.

MERCREDI 5 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (2.300 mètres, 20.000 francs) : 1. Meliadis, à M. Darling (Bartholomew); 2. Passe Rose. — P. M. : gag, 33 fr. 50; pl., 15 fr. 50, 14 francs.

JEUDI 6 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Atlantic* (1 600 mètres, 10.000 francs) : 1. Procles, à M. R. Lazard (Reiff); 2. Latour; 3 Alby. — P. M. : gag, 45 fr. 50; pl., 16 francs, 17 francs, 20 fr. 50.

VENDREDI 7 OCTOBRE. — Enghien. — *Prix Blaviette* (steeple-chase, 4.500 mètres, 10.000 francs) : 1. Cimaise, à M. Pfizer (Hawkins); 2. Chartres; 3. Ratafia. — P. M. : gag., 109 fr. 50; pl., 30 fr. 50, 17 fr. 50, 61 fr. 50.

SAMEDI 8 OCTOBRE. — Longchamp. — *Criterium International* (1.100 mètres, 25.000 francs) : 1. Blina II, à M. Michel Ephrussi (Jennings); 2. Combourg; 3 La Bohême II. — P. M. : gag., 74 fr. 50; pl, 23 fr. 50, 18 francs, 14 francs.

DIMANCHE 9 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix du Conseil municipal* (2 400 mètres, 100.000 francs) : 1. Ossian, au baron M. de Rothschild (Barat); 2. Ronde de Nuit; 3. Gros Papa. — P. M. : gag., 42 francs; pl., 24 francs, 16 francs.

LE SALON DE L'AÉRONAUTIQUE

La Société Antoinette vient de confier à la Société des publications d'art Pierre Lafitte, le soin d'exécuter son catalogue de luxe à l'occasion du Salon de l'Aéronautique.

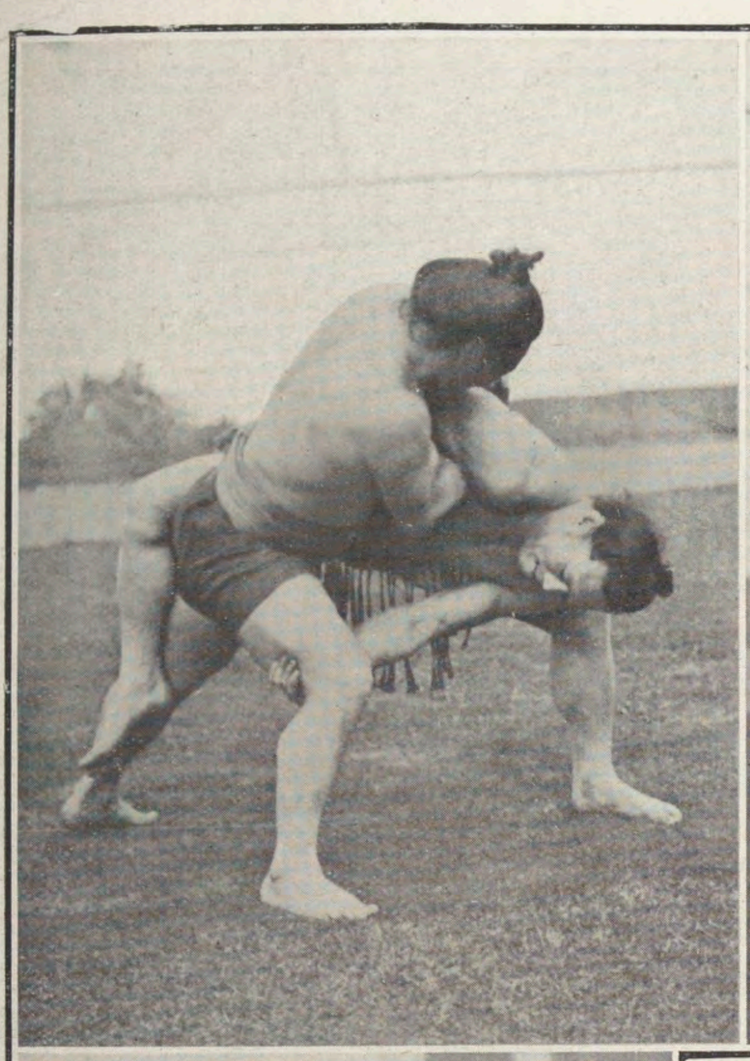
Nos lecteurs trouveront dans cet opuscule, actuellement sous presse, la description complète des monoplans de la marque triomphante de la Semaine de Reims et de la Coupe des Constructeurs, ainsi que tous les détails concernant la fabrication du merveilleux moteur « Antoinette », doyen des moteurs d'aviation et dont le dernier type livré à Latham en est à son cinq millième kilomètre.

Quels sont à l'heure actuelle les moteurs d'aviation qui pourraient revendiquer une telle résistance ?

Nos lecteurs apprendront avec plaisir que la *Vie au Grand Air* aura, comme l'année dernière, un Stand à la deuxième Exposition de Locomotion Aérienne s'ouvrant le 15 octobre au Grand Palais des Champs-Elysées. Ils y trouveront, outre les superbes collections de la célèbre revue sportive, un choix considérable de cartes postales illustrées des principaux événements sportifs qui, depuis quelques mois se succèdent sans interruption, et nombre de documents inédits du plus puissant intérêt.

LA LUTTE JAPONAISE

Une troupe de lutteurs initient en ce moment les Anglais au *sumo*. Elle va sans doute venir à Paris.



Une prise difficile.

Il ne suffit pas d'être lourd pour triompher dans les matches de sumo, *il faut également être prodigieusement vif et adroit.*

La lutte japonaise.

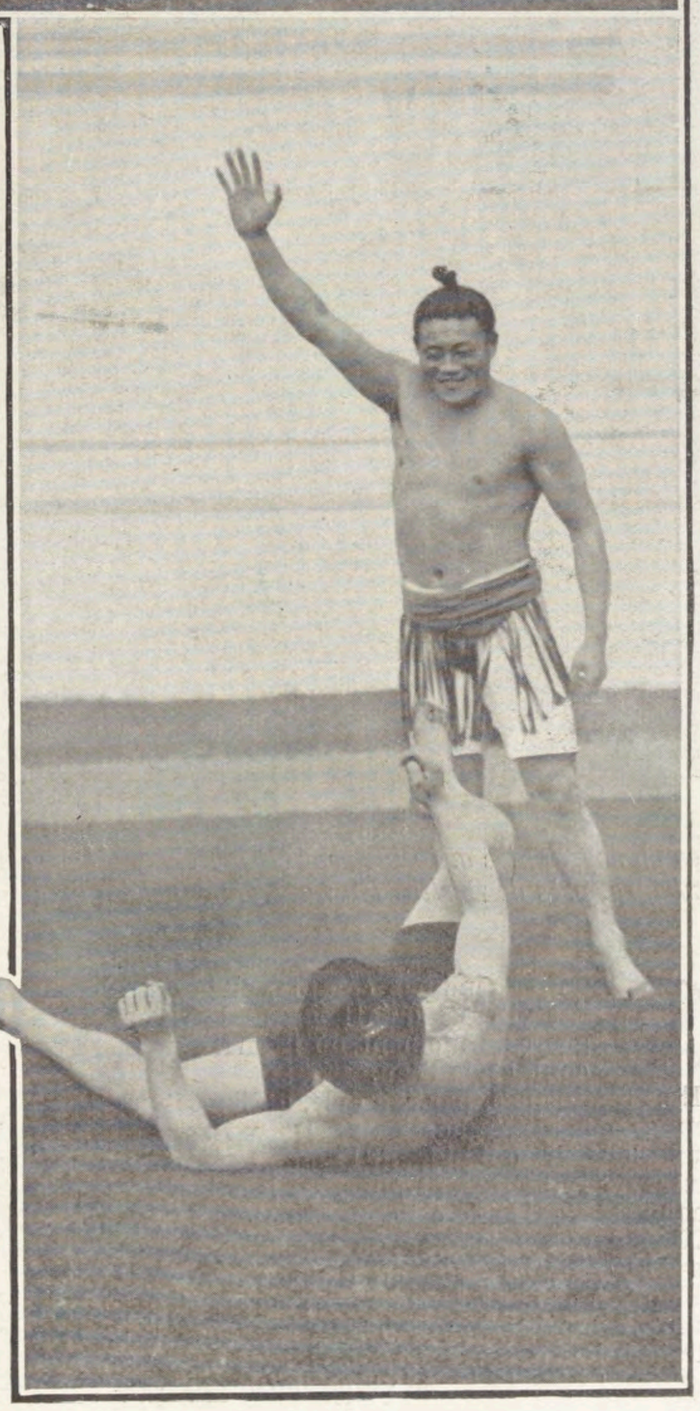
Cette lutte consiste à projeter son adversaire à terre. A droite, un tombé terminant le match.

La lutte gréco-romaine semble avoir vécu. Les rencontres truquées et préparées à l'avance ont tari la patience et la confiance du public. Il fallait trouver autre chose. Et nous espérons que dans ces nouveaux sports, nous n'aurons pas à constater les excès de « chiqué » qui suffisent à tuer les exercices les plus intéressants, les plus passionnants. Le *Sporting Life*, notre grand confrère anglais, vient de jeter un cri d'alarme, regrettant que les rencontres sincères ne soient pas fréquentes. Et pourtant quels beaux matches pourrions-nous admirer en gréco-romaine ! Espérons que le *sumo* et le *catch as catch can* nous procureront ces émotions.

Le *sumo* ou lutte japonaise tient un peu de la boxe par la brutalité des attaques. Toutes les prises sont autorisées. Pour triompher, il suffit d'amener son adversaire à terre, le plus souvent brutalement. Au Japon, il y a des virtuoses du sumo dans toutes les catégories. Et, comme dans la boxe, les échelles de poids doivent être très rigoureusement observées. De plus, pour être champion, il faut être doué d'une vivacité et d'une souplesse extraordinaires et c'est là, ainsi que par les prises, que cet art se rapproche du fameux *catch as catch can*.

C'est surtout cette lutte libre qu'il serait intéressant de nous faire connaître en France. Les hommes de classe y sont légers, ce sport est un des plus intéressants qui existe tant par l'habilité et la force des lutteurs que par la grâce des attitudes. Voilà celui que nous voudrions applaudir, et du jour où il aura acquis droit de cité parmi nous, il remportera un succès extraordinaire, si toutefois les mauvais impresarii ne s'amusent pas à le truquer, comme ils l'ont fait pour la lutte et la boxe.

J. M.

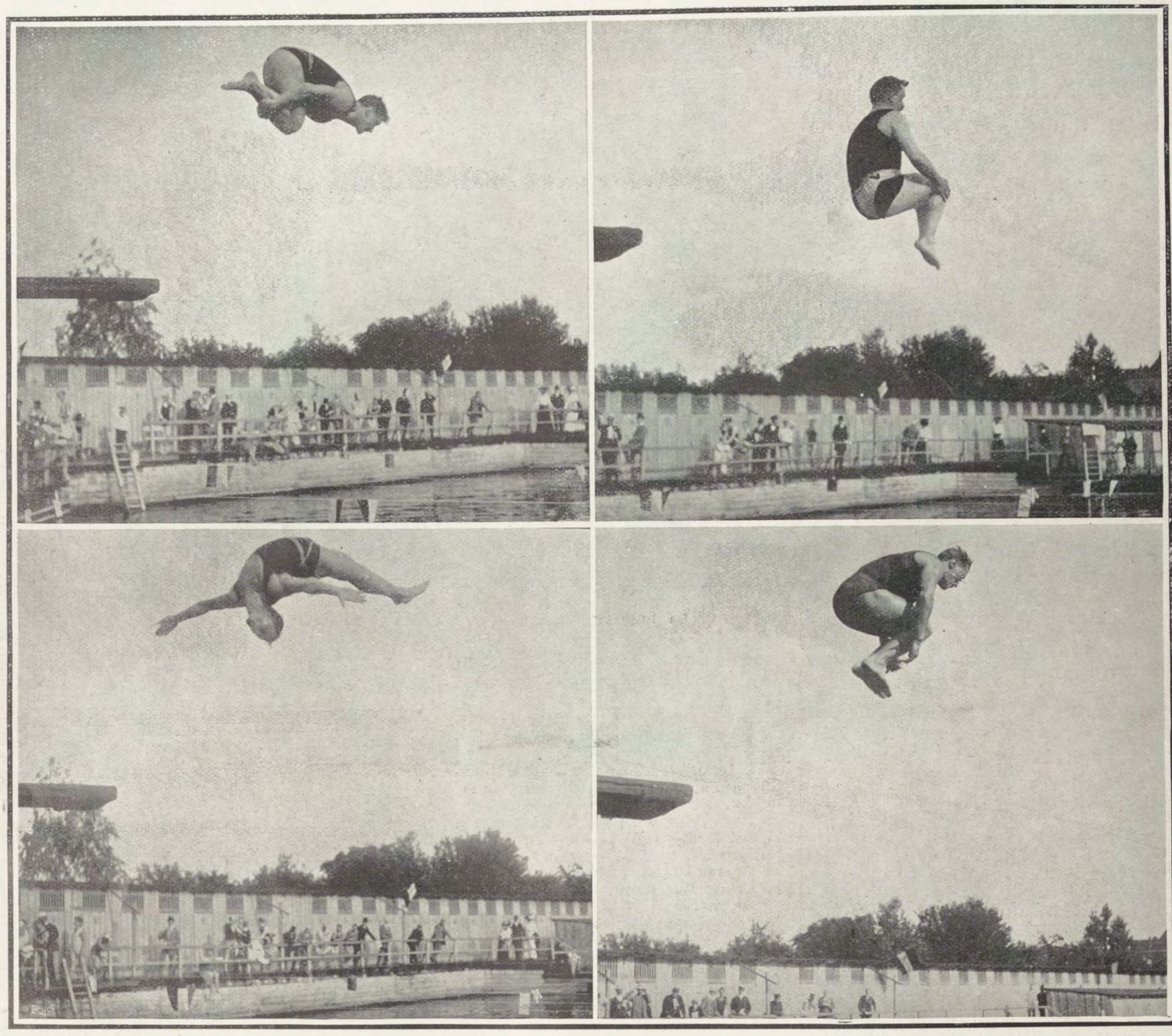


Un tombé.

Les deux adversaires doivent être sensiblement de la même force et du même poids. L'homme qui tombe à terre est vaincu.

Les Plongeons et la Vitesse des Plongeurs

Notre collaborateur étudie la vitesse qu'atteignent les plongeurs lorsqu'ils arrivent dans l'eau. Il examine une question peu approfondie jusqu'ici et qui étonnera nos lecteurs.



Le concours de plongeons du lac Koch.

Les photographies qui illustrent cet article ont été prises au Concours international de Natation et de Plongeon qui vient de se disputer à Charlottenbourg, près de Berlin. En haut, de gauche à droite : Auguste Müller, de Brême et Otto Hoof, de Leipzig, vainqueurs du concours. Au-dessous, deux plongeons d'Auguste Müller.

On ne se rend pas compte, en général, des vitesses qu'atteignent les plongeurs au moment où ils arrivent au contact de l'eau.

Il ne semble pas, par exemple, qu'il y ait une bien grande différence entre les vitesses de deux plongeurs qui piquent l'un de 5 mètres et l'autre de 16 mètres, et pourtant la vitesse du second est double de celle du premier.

Nous avons assisté lors du plongeon de Peyrusson, à Joinville-le-Pont, à une controverse édifiante à ce sujet entre deux sportsmen très connus : l'un affirmant que Peyrusson devait atteindre la vitesse de 60 kilomètres à l'heure en entrant dans l'eau, se vit en butte aux railleries et aux sarcasmes de l'autre, qui, automobiliste passionné, déclara qu'à 60 à l'heure on se tue presque aussi sûrement en entrant dans l'eau qu'en arrivant sur un mur, et ce dernier conquit la galerie à sa thèse.

Or Peyrusson était entré dans la Marne à près de 100 kilomètres à l'heure ! cela résulte de la formule bien connue de la gravitation

$$V = \frac{g\,t^2}{2}$$

Il est curieux de noter que la vitesse d'un plongeur qui pique seulement de 4 mètres bat celle du record du monde des 100 yards en course à pied.

Un plongeur qui pique de 8 mètres bat la vitesse du nouveau recordman cycliste Lapize.

Un plongeur qui se lance de 17 mètres dépasse la vitesse des records établis au dernier meeting de Monaco.

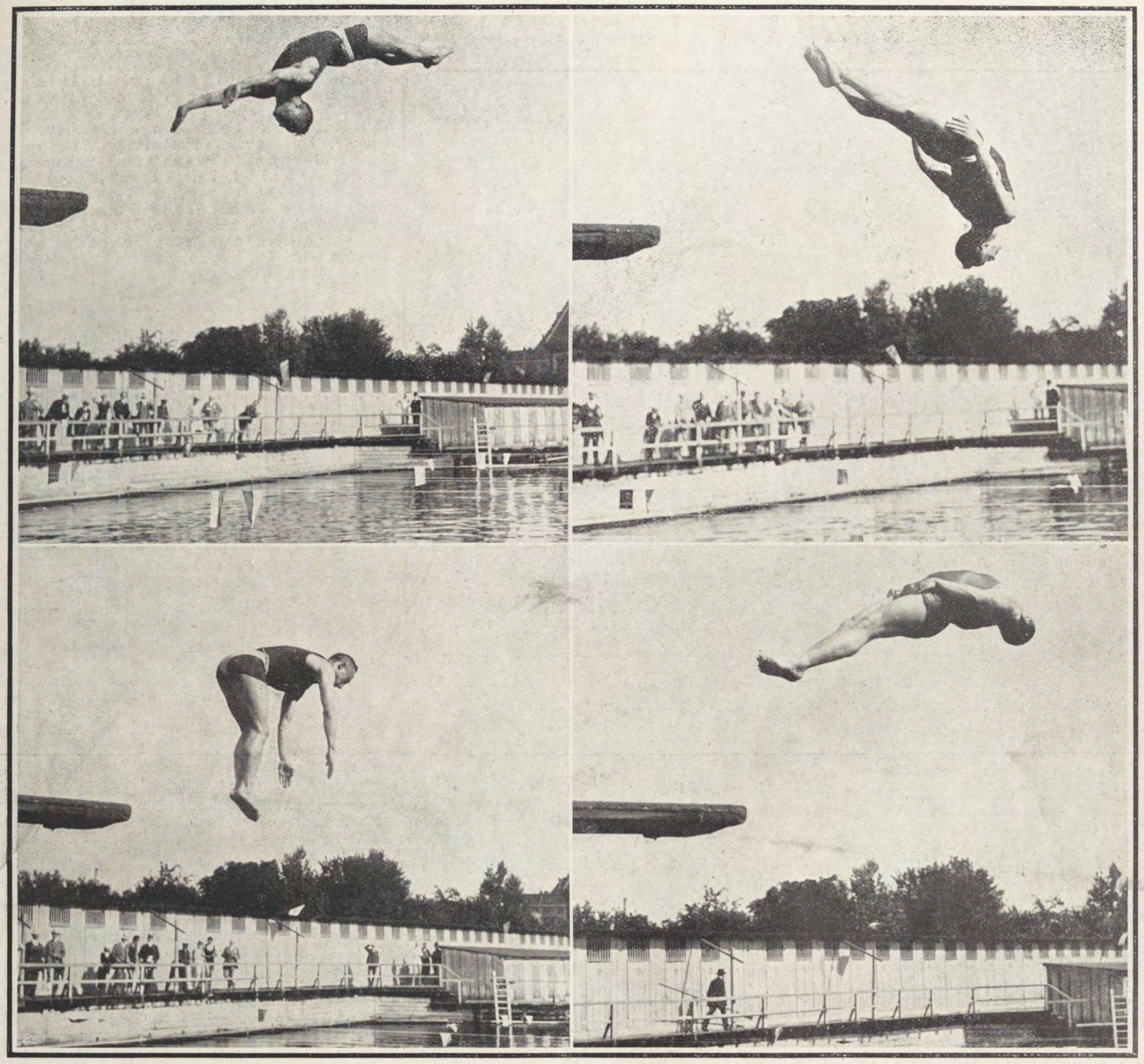
Les vitesses obtenues en automobiles sont considérables. Il faudrait se laisser tomber de 150 mètres de hauteur pour atteindre la vitesse de Hémery sur le mille à Long Island.

Rencontrer un obstacle à cette vitesse équivaudrait à tomber sur le parvis de Notre-Dame du haut des deux tours superposées.

Voici d'ailleurs un barème où sont indiqués, pour les différentes hauteurs, les temps de chute et les vitesses atteintes à l'arrivée dans l'eau et qu'il ne faut pas confondre avec la vitesse moyenne.

Les chiffres ont été arrondis pour être plus mnémoniques.

Hauteur du plongeon.	Durée.	Vitesse en kil. à l'heure.
1 mètre	0 s. 4	15
2 »	0 s. 6	20
3 »	0 s. 8	28
4 »	0 s. 9	32
5 »	1 s. 0	35
6 »	1 s. 1	40
7 »	1 s. 2	43
8 »	1 s. 3	46
9 »	1 s. 4	48
10 »	1 s. 4	50
15 »	1 s. 7	60
20 »	2 s. 0	70
25 »	2 s. 3	80



Quelques plongeons des lauréats.

Nous croyons pouvoir affirmer que jamais documents plus intéressants n'ont été pris au cours d'une même épreuve de plongeons. Les prouesses les plus extraordinaires ont été exécutées pendant ce Concours. En haut, à gauche, Auguste Müller, à droite, Albert Zürner, de Hambourg. En bas, deux plongeons de Zürner.

Hauteur du plongeon.	Durée.	Vitesse du kil. à l'heure.
—	—	—
30 »	2 s. 5	90
40 »	2 s. 9	100
50 »	3 s. 3	120

Nous nous arrêtons là parce que le plus haut plongeon a été effectué du haut du pont de Brooklyn, qui est à 46 mètres au-dessus de l'Hudson.

Disons qu'un corps tombant du haut de la Tour Eiffel mettrait 7 secondes et quelques dixièmes pour arriver au sol, qu'il rencontrerait à plus de 250 kilomètres à l'heure.

Les plongeons dont la hauteur dépasse 30 mètres deviennent excessivement dangereux; un seul plongeon correct dont l'auteur se soit tiré indemne a été accompli du haut du pont de Brooklyn; dans les six ou sept essais qui ont été tentés du haut de ce pont, deux se sont terminés par la mort des plongeurs; dans les autres cas ils s'en sont tirés avec des lésions plus ou moins graves mais qui les ont rendus estropiés pour le reste de leurs jours.

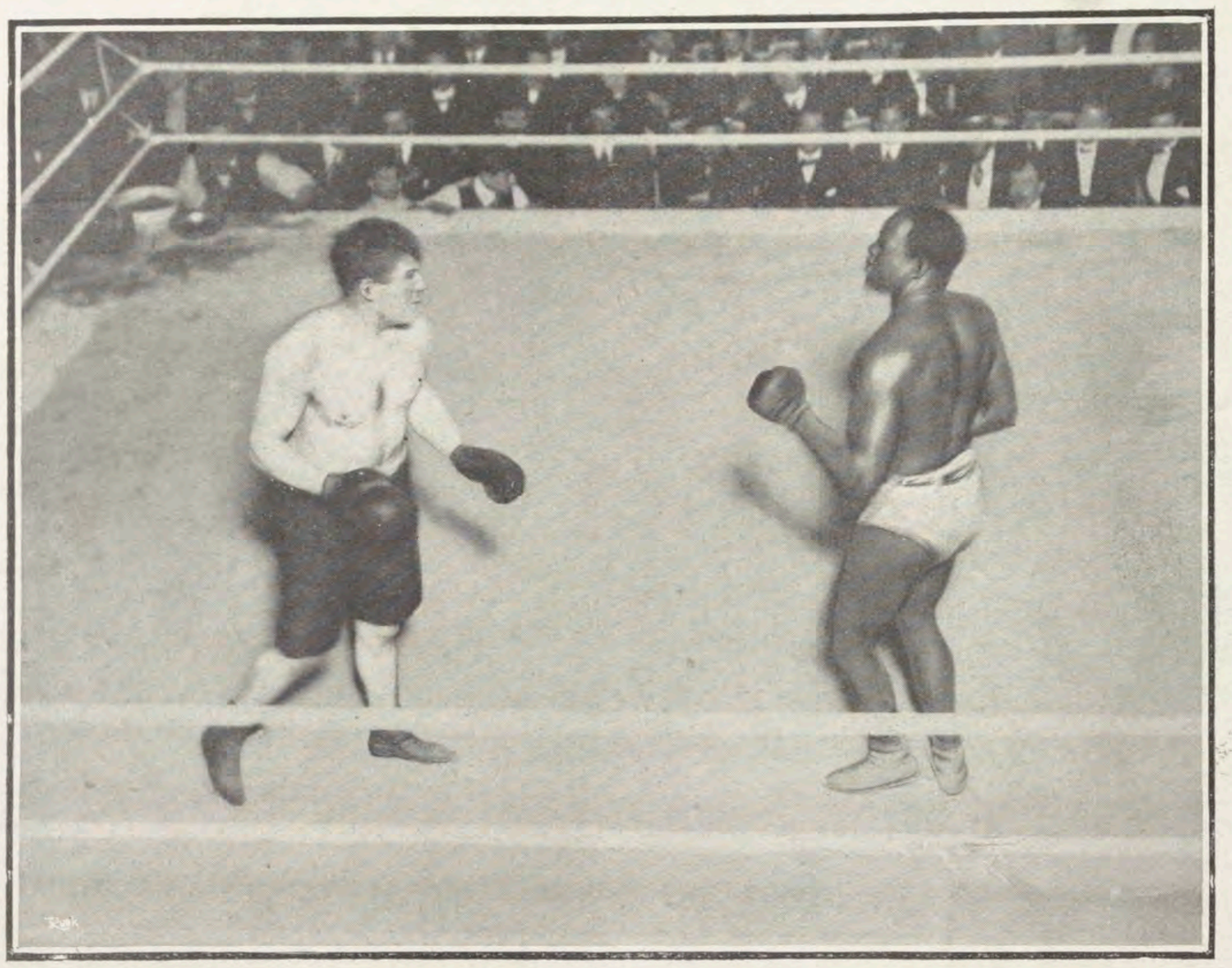
Les obstacles rencontrés par le plongeur de grande hauteur sont nombreux: il y a d'abord la difficulté d'entrer dans l'eau d'une façon parfaitement rigide, et toutes saillies effacées; la position rigoureusement normale au plan de la surface liquide ne peut s'obtenir qu'en cours de chute, pendant les dernières fractions de seconde qui précèdent l'entrée dans l'eau; plus la vitesse est grande, plus cette position verticale est difficile à acquérir; le corps, en effet, aux vitesses de 80 et 100 kilomètres à l'heure, opère sur l'air une pression telle, qu'il a tendance à abandonner sa trajectoire pour tournoyer et même pour planer. L'attention du plongeur doit donc être soutenue et ses efforts calculés pour rectifier tout déplacement de part et d'autre de la verticale.

L'entrée dans l'eau produit ensuite un ébranlement tel, que tous les plongeurs en restent plus ou moins longtemps étourdis; si l'étourdissement se prolonge, ils peuvent descendre au sein de l'eau à des profondeurs considérables avant que la vitesse acquise soit atténuée; d'autre part, si le revirement du corps destiné à le faire remonter à la surface se produit trop tôt ou est trop accentué, les suites sont les mêmes que celles d'un plongeon mal exécuté.

Nous croyons intéressant de signaler dans cet ordre d'idées un exploit accompli dernièrement par un acrobate très connu dans les milieux cinématographiques où il pose des scènes de son métier et qui, il y a six ans, sauta à pieds joints du haut du talus des fortifications à la Porte de Saint-Ouen. La hauteur franchie ainsi est de dix mètres. Léonce Sudra arriva donc au sol à la vitesse formidable de 50 kilomètres à l'heure. Emmené à l'hôpital à la suite des blessures graves qu'il s'était faites, il jura sur son lit de souffrances de recommencer quand il serait guéri, et à sa première sortie il accomplit sans conséquences graves pour lui cette fois, un exploit que nous croyons être un record du monde.

E. Antoine.

LA RÉOUVERTURE DU WONDERLAND



Le Match Jim Johnson-Marthuin.

Jim Johnson qui ne ressemble en rien à Jack Johnson, même pas par la couleur, n'a pu mettre knock-out en 10 rounds un homme nouveau, le bordelais Marthuin, plus léger que lui de 22 livres.

AVIONS-NOUS assez mis le lecteur en garde contre ce Jim Johnson qui, après avoir essayé de se faire passer pour son célèbre homonyme, après avoir écumé la province en donnant des noms pompeux à ses adversaires, a fini par tenter fortune à Paris? Malgré le match nul que ce pugiliste fit au Fronton Bineau avec Sam Mac Vea, le Wonderland, qui a pourtant la main heureuse, l'a égarée cette fois sur ce médiocre boxeur. Que celui-ci ait été de bonne foi, lors de ses turpitudes, je le veux bien à la rigueur, mais qu'il fasse croire qu'il est un champion ou même un « coming champion of the world », voilà ce que je me refuse à admettre.

Samedi, il devait rencontrer Curran qui avait un contrat en bonne et due forme et qui, sans aucun motif négligea de venir. Le Bordelais Marthuin que la gloire appelle en notre capitale, remplaça au poing levé le curieux Anglais. Il est certain que Marthuin est un homme d'avenir, qu'il a l'étoffe d'un champion, mais c'est un jeune, un garçon qui n'a pas encore l'expérience du ring. Or, il a fourni un combat magnifique sans s'y être préparé. Il a mené la danse souvent, esquivant la plupart des lentes attaques du nègre et réussissant à n'être pas mis knock-out par ce phénomène (oh! combien!) qui pesait 22 livres de plus que lui. L'abstention de Curran a au moins permis à un nouveau boxeur et qui plus est à un poids lourd, *rara avis*, de se révéler. Réjouissons-nous-en, surtout, si Marthuin est appelé à justifier notre confiance.

En terminant, remarquons à propos de Curran, que la boxe est le seul sport où les organisateurs soient à la merci des athlètes indélicats. Il est temps de sévir contre ces individus qui touchent des sommes considérables et semblent se jouer de ceux qui les payent. J. M.

Notes financières

ENVISAGÉE au point de vue spécial des affaires, le seul dont nous ayons à nous occuper ici, la Révolution portugaise ne semble pas devoir exercer une influence considérable. On ne peut naturellement pas préjuger des actes d'un gouvernement nouveau. Cependant, des déclarations qu'il a faites, il résulte que les engagements pris par le Portugal seront respectés. Etant donné ce qu'on sait des personnalités qui composent le Gouvernement provisoire, on peut admettre que ces promesses sont faites sérieusement, avec la bonne volonté de les tenir.

Mais c'est là tout ce qu'il est permis d'affirmer. Rien ne prouve, en effet, qu'une transformation née d'un coup de force sera définitivement et tranquillement acceptée. Le parti royaliste peut se ressaisir et s'organiser pour une revanche. Il est à peu près certain, toutefois, que, si une telle éventualité se produisait, les puissances laisseraient le Portugal régler seul ses affaires.

En ce qui concerne spécialement les *fonds portugais*, la conclusion à tirer de ce qui précède est qu'il n'y a aucune raison de concevoir des craintes exagérées, hors, à conserver.

Comme nous le faisions prévoir, la *Rente Française* n'a pas été le moins du monde influencée par la tentative de résurrection de l'impôt sur le revenu que nous avons, dans notre dernier numéro, réduite à sa juste valeur. Notre fonds d'Etat se défend facilement contre la passion politique. Il n'y a même pas lieu d'examiner si la réalisation de l'impôt sur le revenu devrait logiquement donner une valeur moindre à la Rente, — c'est-à-dire diminuer le crédit de la France, — puisque la réforme fiscale est comme nous l'avons démontré la semaine dernière, un évènement qui n'est pas près de se réaliser.

Nous croyons devoir rappeler à nos lecteurs qu'à l'heure même où paraîtront ces lignes, aura lieu l'émission de l'*Emprunt de 235 millions de la Ville de Paris*. Ces obligations, par l'échelonnement des versements sur une longue période, et par la participation immédiate aux chances de lots, offrent à l'épargne un placement très digne de la tenter.

Et, puisque nous parlons de la Ville de Paris, nous mentionnerons, comme valeur intéressante, les obligations d'une Compagnie chargée d'assurer un service municipal: la *Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité*. On sait que cette importante Société, au capital de 100 millions, a pour objet la production, la transmission et la distribution de l'énergie électrique dans Paris en exécution de la concession donnée par la Ville. Les obligations de 3 3/4 0/0, au cours actuel d'environ 375 francs — rapportent 4 0/0, et constituent un placement d'une sécurité parfaite.

Pour jeter un coup d'œil sur quelques valeurs étrangères, nous citerons les actions de la *Banque de l'Union de Moscou* que nous leur avons déjà signalées.

On sait que cet établissement a été constitué par la fusion de trois grandes banques russes: la Banque Industrielle du Midi de la Russie, la Banque Internationale de Commerce de Moscou et la Banque de Commerce d'Orel. Il s'occupe principalement d'affaires purement commerciales et a vu croître avec une extrême rapidité le chiffre de ses dépôts, qui ont passé de 35.784.000 roubles au 1er janvier 1909 à 61.807.000 roubles au 1er mai 1910. Cette banque, qui entretient d'étroites relations avec le gouvernement, étend sur l'empire russe et jusque sur l'Allemagne un puissant réseau de 82 succursales. Les actions introduites en France au cours de 765 francs en valaient 795 lorsque nous en avons parlé. Elles sont aujourd'hui à 810, et en raison de la situation favorable et de la récolte, elles sont probablement appelées à des cours plus élevés.

Nous avons eu occasion d'entretenir nos lecteurs de la *Banque dAthènes*. L'attention est ramenée sur ce titre par le fait que, depuis le 5 octobre dernier, les 100.000 actions nouvelles représentant l'augmentation de capital récemment réalisée, sont inscrites à la Cote officielle. Les actions de la *Banque dAthènes* sont cotées environ 127 francs. Elles ont rapporté régulièrement au cours de ces dernières années 9 francs, soit un peu plus de 7 %. Elles ne sont donc pas à leur valeur, d'autant plus qu'on a augmenté le nombre des succursales et que celles-ci ont fait preuve d'une activité croissante.

Il est intéressant de noter que, malgré les circonstances politiques peu favorables de l'année 1909 le mouvement de caisse a passé de 2.241.629.725 francs au 31 décembre 1908 à 2.731.744.607 francs au 31 décembre 1909, marquant ainsi une augmentation de près d'un demi-milliard.

On vient d'admettre à la cote officielle les actions et obligations de la Société d'*Energie Electrique du Nord de la France*. Cette entreprise a été constituée en vue de construire et d'exploiter des stations centrales pour la production de l'électricité et sa distribution, sous forme de force ou d'éclairage, notamment dans la région industrielle si riche de Roubaix, Tourcoing et du nord de la France. Ses installations n'ont été terminées qu'en 1909. Néanmoins, au cours de cet exercice, les recettes ont suivi continuellement une progression ascendante et bien que le rendement plein de l'usine ne fût pas encore atteint, les bénéfices mensuels se sont élevés en décembre 1909 à 75.000 francs; Ce chiffre a été dépassé en 1910. Mais on compte, pour cet exercice, sur un bénéfice total de 900.000 francs, sans tenir compte de recettes accessoires et de dividendes sur titres en portefeuille. Le capital, qui était de 4.500.000 francs, a été porté, le 4 avril dernier, à 7 millions, en vue d'augmenter les installations de la Société pour pouvoir satisfaire aux demandes de courant.

Il résulte de ce qui précède que les actions de la Compagnie *l'Energie Electrique du Nord de la France* peuvent figurer parmi les meilleures valeurs d'avenir. Ses obligations, dont le service est largement garanti par les bénéfices mensuels, amortissables en 40 ans à 500 francs, rapportent 22 fr. 50 et constituent une très bonne valeur de placement.

G.-E. JANIN.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris. H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.